

Handlingsprogram

Bypakke Nord-Jæren 2017 – 2020



12. mai 2016

Forord

Styringsgruppen for Bypakke Nord-Jæren legger med dette fram sitt første handlingsprogram.

I arbeidet med handlingsprogrammet er det tatt utgangspunkt i forslag til Bypakke Nord-Jæren behandlet i fylkestinget 9. desember 2014, gjennomføringsplan behandlet i styringsgruppen 30. november 2015, Nasjonal transportplan 2014–2023 og handlingsprogrammet til Statens vegvesen.

Gjennomføring av handlingsprogrammet krever at Stortinget vedtar Bypakke Nord-Jæren. Det er lagt opp til at stortingsbehandlingen kan starte opp høsten 2016, etter at ekstern kvalitetssikring KS2 er gjennomført.

Det legges opp til årlig revisjon av handlingsprogrammet. Dette er en del av porteføljestyresystemet for bypakken.

Handlingsprogram 2017–2020 er et førstegenerasjons handlingsprogram som gir en retning på hvordan partene ønsker å jobbe videre med bypakken. Prioriteringene er så langt basert på foreliggende føringer og faglig grunnlag.

Statlig bidrag til bypakkeprosjektene i handlingsprogramperioden er uavklart, og vil bli vurdert og fastsatt i statsbudsjett 2017, gjennom forhandlinger om bymiljøavtale, og i ny Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP 2018–2029). Ny NTP vedtas først i juni 2017. Prioriteringer og tiltak vil vurderes nærmere i neste revisjon av handlingsprogram for bypakken.

Arbeidet med handlingsprogrammet har pågått siden desember 2015, gjennom et godt samspill mellom statsetatene, fylkeskommunen og de fire kommunene på Nord-Jæren. Styringsgruppen består av deltakere fra syv parter, fylkesmannen som observatør, og ledes av Vegdirektøren.

Styringsgruppen ber om at de fire involverte kommunene (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og Rogaland fylkeskommune gjennomfører politisk behandling av forslag til handlingsprogram innen 1. juli 2016.

Stavanger,

Kristine Enger

Ole Ueland

Stanley Wirak

Christine Sagen Helgø

Ordfører i Randaberg

Ordfører i Sola

Ordfører i Sandnes

Ordfører i Stavanger

Solveig Ege Tengesdal

Elisabeth Enger

Terje Moe Gustavsen

Fylkesordfører i Rogaland

Jernbanedirektør

Vegdirektør

Innhold

Forord.....	2
Vedlegg:	5
Sammendrag	6
1. Utfordringer og muligheter	10
1.1 Økonomisk utvikling og befolkningsøkning gir transportvekst.....	10
1.2 Klimautfordringer	11
1.3 Byutvikling.....	12
2. Bakgrunn.....	13
2.1 Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet.....	13
2.2 Rammeverk og føringer for forhandlinger om bymiljøavtaler – Brev fra Samferdselsdepartementet 2. juni 2014.....	13
2.3 Dagens bompenggeordning Nord-Jærenpakken.....	13
2.4 Forslag til Bypakke Nord-Jæren	14
3. Mål og styring av Bypakke Nord-Jæren.....	15
3.1 Mål for Bypakke Nord-Jæren.....	15
3.2 Beslutningsprosesser.....	15
3.3 Porteføljestyling av Bypakke Nord-Jæren	16
4. Status – byområdet Nord-Jæren	17
4.1 Befolkningsutvikling	17
4.2 Trafikkutvikling	20
4.2.1 Personbil.....	20
4.2.2 Kollektivtransport	21
4.2.3 Sykkel	22
4.3 Reisevaner	23
4.4 Støy og lokal luftkvalitet	24
4.4.1 Støy.....	24
4.4.2 Lokal luftkvalitet	24
4.5 Framkommelighet	26
4.5.1 Sykling	26
4.5.2 Gåing	26
4.5.3 Kollektivtrafikk.....	27
4.5.4 Næringslivets transporter.....	27

4.5.5	Personbiltrafikk.....	28
4.6	Nullvekst i personbiltransporten.....	29
4.7	Arealbruk og parkering.....	30
4.7.1	Arealbruk	30
4.7.2	Parkering	31
5.	Status for tiltak Bypakke Nord-Jæren	31
6.	Forutsetninger for handlingsprogram 2017–2020	35
6.1	Nasjonale føringer	35
6.2	Bompengeselskap.....	36
6.3	Finansiering.....	36
6.3.1	Nasjonal transportplan 2014–2023.....	36
6.3.2	Forutsetninger i fylkestingets vedtak desember 2014.....	36
6.3.3	Midler til planlegging, investeringer og drift sekretariat.....	37
6.4	Kapasitet planlegging, kompetanse og samhandling	37
7.	Forslag til prioriteringer – Utbyggingsprosjekt 2017–2020	38
7.1	Sykkelstamvegen	38
7.2	Bussveien	39
7.2.1	Korridor 1	40
7.2.2	Korridor 2	41
7.2.3	Korridor 3	41
7.2.4	Korridor 4	41
7.3	Bomstasjoner Bypakke Nord-Jæren	41
8.	Forslag til prioriteringer – planleggingsprosjekt 2017–2020.....	42
8.1	Transportkorridor Vest.....	42
8.2	E39 Hove – Ålgård	43
8.3	E39 Smiene – Harestad	44
8.4	Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt.....	44
8.5	Fv. 505 Foss–Eikeland – E39 Bråstein	44
8.6	Kollektivtiltak Hillevåg– SUS – Tjensvoll – UiS–Diagonalen – Gauselvågen	45
8.7	E39 Schancheholen – Solasplitten: kollektivfelt.....	45
8.8	Rv. 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt.....	46
9.	Forslag til prioriteringer – programområder.....	46
9.1	Sykkeltiltak	47
9.1.1	Sentrum	48

9.1.2	Sykkeltiltak utover sekkeposten for programområde sykkel	48
9.2	Tiltak for gående	49
9.3	Kollektivtiltak	50
9.4	Trafikksikkerhetstiltak	50
9.4.1	Ulykkessituasjon	50
9.4.2	Prioriteringer	51
9.4.3	Tilfartskontroll og variable fartsgrenser E39	51
9.5	Miljøtiltak – støy og lokal luftkvalitet	51
10.	Øvrige innsatsområder	52
10.1	Kommunikasjon	52
10.2	Mobilitetsarbeid	52
10.3	Drift sekretariat Bypakke Nord-Jæren	53
11.	Forventet måloppnåelse av handlingsprogram 2017–2020	53
11.1	Nullvekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren	53
11.2	God framkommelighet for alle trafikantgrupper, der hovedvekten er på kollektiv, sykkel, gange og næringstransport	54

Vedlegg:

Prosjektark

Sammendrag

Utfordringer og muligheter

Regionen er Norges tredje største byregion preget av sterk vekst i næring og befolkning de siste tiårene. Regionen er for tiden inne i en lavkonjunktur, men det er ventet at regionens befolkning skal vokse betydelig fram mot 2050. Befolkningsveksten vil ha direkte innvirkning på transportetterspørselen, og det forventes økning i personreiser.

Globalt og nasjonalt er det enighet om at Norge må ta et ansvar for reduksjon i klimagassutslipp. Det er lagt nasjonale føringer for utviklingen av transportsystemet, og dette innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing (nullvekstmålet). For å nå nullvekstmålet har det stor betydning å sikre god mobilitet, bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten.

Byveksten i Norge gir store utfordringer for transportsystemet. Utvikling av byområdene krever løsninger som sikrer god framkommelighet, mobilitet og god trafikksikkerhet. Bypakke Nord-Jæren er byområdets bidrag til å nå nasjonale klimamål, og skal også bidra til å løse regionale og lokale utfordringer. Styringsgruppen mener at Nord-Jæren har en unik mulighet til å gjennomføre tidenes byutviklingsløft igjennom samhandling på tvers av kommunegrensene i Bypakke Nord-Jæren.

Bakgrunn, mål og styring

Bypakke Nord-Jæren skal finansiere det konseptet som ble vedtatt av Regjeringen Stoltenberg etter KVU/KS1 for Transportsystemet på Jæren: Buss- og jernbanebasert videreutvikling av transportsystemet. Forslag til Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt i Fylkestinget i Rogaland 9. desember 2014. Bypakken er en ny bompengepakke for kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg som skal gjelde i 15 år. Basert på vedtaket skal det investeres for nærmere 22 mrd.kr. i byområdet. Det er opprettet en styringsgruppe som har ansvar for koordinering av porteføljen.

Vurdering av måloppnåelse og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekt underveis.

Bypakken har to hovedmål:

- Nullvekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren
- God framkommelighet for alle trafikantgrupper, der hovedvekten er på kollektiv, sykling, gåing og næringstransport.

Det legges opp til årlige rullinger av fireårige handlingsprogram.

Samferdselsdepartementet (SD) har i brev datert 2.juni 2014 gitt føringer om at bypakken skal legges til grunn for kommende bymiljøavtale. Det er lagt opp til at Nord-Jæren skal

forhandle med staten om en bymiljøavtale høsten 2016. Denne avtalen vil fastsette statlig bidrag og gjensidige forpliktelser for å nå nullvekstmålet.

Status – byområdet Nord-Jæren

Trafikkutviklingen på Nord-Jæren viser en nedgang i personbiltrafikken på 1 prosent det siste året, mens utviklingen i forhold til 2012 viser en økning på 1,3 prosent. Den samme tendensen gjelder for utviklingen i antall busspassasjerer. I perioden fra 2012 har det vært en økning i antall togpassasjerer på strekningen mellom Stavanger og Ganddal. Sykkeltellinger viser en positiv trend, med en gjennomsnittlig økning på 6,2 prosent pr. år i perioden fra 2012 og fram til i dag.

Veksten i transportarbeid har vært stor i perioden 1998 – 2014. I 2014 var ca. 57 prosent av turene utført som bilfører og 7 prosent som bilpassasjer. Vel 20 prosent av turene gikk i sin helhet til fots, mens 7 prosent ble foretatt med sykkel. Kollektivtransport var hovedreisemåte for 9 prosent av turene.

Byområdet har utfordringer med støy fra vegtrafikken, da spesielt fra E39 og en del riks- og fylkesveger. I tillegg viser målinger at luftkvaliteten enkelte dager er dårlig i byområdet, noe som har helsemessige konsekvenser.

Vegnettet på Nord-Jæren er preget av ulik standard og framkommeligheten er variert spesielt for syklende, gående og buss. Framkommelighetsproblemer for persontransport og transport av gods og varer har samfunnsmessige konsekvenser i form av svekket konkurransekraft, økonomisk nedgang, mindre effektiv produksjon, ulykker og miljøskade. Et eksempel er at forsinkelser og redusert pålitelighet for bussene svekker kollektivtrafikkens konkurransekraft mot privatbil.

Reisevaneundersøkelser viser at markedsandelene for de ulike transportmidlene på Nord-Jæren har endret seg noe fra 1998 til 2014. Tatt i betraktning en historisk sett høy materiell velferdsvekst vurderes det som positivt at trafikken til fots har økt og det har vært en relativ nedgang i personbiltrafikken. Nominelle tall for personbiltrafikken viser likevel en stor vekst og Nord-Jæren har en stor utfordring med å styre utviklingen mot mål om nullvekst.

Flere gjeldende planer som omhandler arealbruk og parkering er ikke blitt utviklet med nullvekstmålet som forutsetning. Fylkestinget i Rogaland har vedtatt å starte arbeidet med å oppdatere Regionalplan Jæren for bl.a. å sikre at planen er i tråd med nullvekstmålet.

Forutsetninger for handlingsprogram 2017 – 2020

Forslag til Bypakke Nord-Jæren er til sentral behandling i Samferdselsdepartementet. Det pågår en ekstern kvalitetssikring av bypakken, KS2, som er ventet sluttført før sommeren 2016. Gjennomføring av handlingsprogram 2017 – 2020 forutsetter videre behandling og vedtak i Stortinget høsten 2016. I tillegg forutsettes det at Nord-Jæren får inngått en

bymiljøavtale med staten som sikrer statlige midler til viktige tiltak. Statlig bidrag er pr i dag uavklart og vil bli vurdert og fastsatt i statsbudsjett 2017, i bymiljøavtalen og i ny Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP 2018–2029). Denne planen vedtas først i juni 2017. Bompenginntekter kan først påregnes fra 2018 og tidlig realisering av prosjekt vil medføre behov for låneopptak.

Gjennomføring av handlingsprogrammet forutsetter også at det prioriteres ressurser til planlegging, prosjektering, grunnverv samt felleskostnader og drift av sekretariat.

Forslag til prioriteringer – Utbyggingsprosjekt 2017 – 2020

Styringsgruppen har valgt å fokusere på de to første årene av handlingsprogramperioden i påvente av bymiljøavtaleforhandlinger og ny NTP 2018 –2029. Utbygging av Sykkelstamvegen og Bussveien korridor 1 og 2 prioriteres som de viktigste tiltakene for å sikre tilgjengelighet til viktige målpunkt på Nord-Jæren og bidra til å overføre personbilreiser til buss og sykkel.

Utbygging av 38 nye bomstasjoner på Nord-Jæren foreslås startet opp så snart som mulig etter at regjeringen har lagt fram Bypakke Nord-Jæren.

Forslag til prioriteringer – Planleggingsprosjekt 2017 – 2020

Styringsgruppen ønsker å holde framdrift i de planprosesser som pågår og i tillegg foreslås planoppstart på tre nye kollektivprosjekt:

Planleggingsprosjekt 2017–2020

Transportkorridor Vest
E39 Hove – Ålgård
Bussveien Ruten – Vatnekrossen
Bussveien Forus – Stavanger lufthavn Sola
E39 Smiene – Harestad
Fv. 330 Hoveveien Nord: Kollektivfelt
Fv. 505 Foss–Eikeland – E39 Bråstein
Kollektivtiltak Hillevåg– SUS – Tjensvoll – UiS–
Diagonalen – Gauselvågen
Kollektivfelt E39 Schancheholen – Solasplitten
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv-/
tungbilfelt

Forslag til prioriteringer – programområder

I tillegg til de store prosjektene foreslås midler til viktige sykkel, gange og trafiksikkerhetstiltak. Dette er mindre tiltak som anses som viktige bidragsytere for å nå målene som er satt for bypakken.

Styringsgruppen ønsker å prioritere midler til utbedringstiltak og bedre skilting og merking på dagens hovedsykkelnett. I tillegg er det behov for å prioritere midler til sentrumtiltak for syklistene.

Prioriterte tiltak for gående er rettet mot hverdagsgåing, senterområdene, holdeplassene og barneskolene. Det foreslås gjennomføring av mindre tiltak og oppgraderinger i områder rundt barneskoler i tillegg til enkelte andre gjennomføringsklare tiltak. I tillegg foreslås etablering av nye tettepunkt i sentrum og i friområder.

Det foreslås gjennomføring av 18 mindre trafiksikkerhetstiltak i byområdet. Det er foretatt en samlet vurdering av tiltak som gir måloppnåelse.

Programområdetiltak utover dette, f.eks. kollektiv og miljø, er ikke kartlagt. Det pågår og skal igangsettes arbeid med å få på plass et bedre prioriteringsgrunnlag for de ulike programområdene til neste revisjon av handlingsprogrammet.

Forventet måloppnåelse av handlingsprogram 2017 – 2020

Tiltakene som prioriteres i handlingsprogrammet er ventet å bidra til bedre fremkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Det settes av midler til fremkommelighetstiltak for buss og sykkel. Bussveien bidrar til bedre punktlighet og færre strekninger med redusert hastighet. Fremkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende bedres spesielt der det gjøres tiltak. I handlingsprogramperioden gjelder dette spesielt Sykkelstamvegen og Bussveien.

Prioritering av nevnte tiltak vil sammen med andre tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling bidra til å klare å nå nullvekstmålet fremover.

1. utfordringer og muligheter

1.1 Økonomisk utvikling og befolkningsøkning gir transportvekst

Med rundt 240.000 innbyggere i 2015 utgjør kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kjernen i Stavangerregionen. Regionen er Norges tredje største byregion preget av sterk vekst i næring og befolkning de siste tiårene. I regionen er vi for tiden inne i en periode med lavkonjunktur. Aktiviteten innen oljebransjen er lavere enn den har vært de siste årene og dette har også fått innvirkninger på andre bransjer. Arbeidsledigheten har økt og trafikken har blitt redusert. Det er ikke i dag mulig å vurdere om disse svingningene er midlertidige eller av varig karakter. Oljeprisutvikling, tildeling av offshore-kontrakter og næringslivets omstillingsevne er noen få av mange variabler som vil påvirke utviklingen i regionen de neste årene.



Illustrasjon: Rogaland fylkeskommune

Det er flere alternative regionale scenarier¹ for befolkningsutvikling, men ett scenario legger til grunn at regionens befolkning vil vokse med ca. 170.000 nye innbyggere innen 2050. Dette forutsetter en god økonomisk utvikling samt høy netto innvandring. Befolkningsutviklingen vil ha direkte innvirkning på transporttettersspørsele, og det forventes økning i personreiser. Befolkningsutvikling omtales nærmere i kap. 4.1.

¹ Scenarier utarbeidet basert på prognoser fra SSB i arbeidet med Regionalplan Jæren 2013–2040, vedtatt i Fylkestinget 22.oktober 2013.

1.2 Klimautfordringer

I tiden etter at Bypakke Nord-Jæren ble vedtatt lokalt i 2014, har det skjedd mye på globalt og nasjonalt nivå knyttet til å løse klimautfordringene. Parisavtalen² ble vedtatt i 2015 som den første rettslig bindende klimaavtalen globalt. Gjennom klimaforliket vedtatt i Stortinget i 2008 og 2012, er det bred politisk enighet om at Norge skal ta et ansvar for reduksjon i klimagassutslipp gjennom en aktiv nasjonal politikk. Avtalen inneholder mål for utslippsreduksjoner i 2020 og har et langsiktig mål om å omstille Norge til et lavutslippssamfunn. Gjennom klimameldingen ble det lagt føringer for utviklingen av transportsystemet, dette innebærer at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gåing (nullvekstmålet). Dette skal bidra til å nå de nasjonale klimamålene og styrke miljøvennlig transport i byene. Transportetatene har gjennom sitt grunnlagsdokument til NTP 2018 – 2029 omtalt nullvekstmålet som en etappe på vegen mot omstilling til lavutslippssamfunnet i 2050. Det foreslås her at transportsektoren minst må halvere sine klimagassutslipp i forhold til i dag. Viktige bidragsyttere til dette er bl.a. utviklingen på teknologi/drivstoffområdet og ved å nå nullvekstmålet for byområdene.

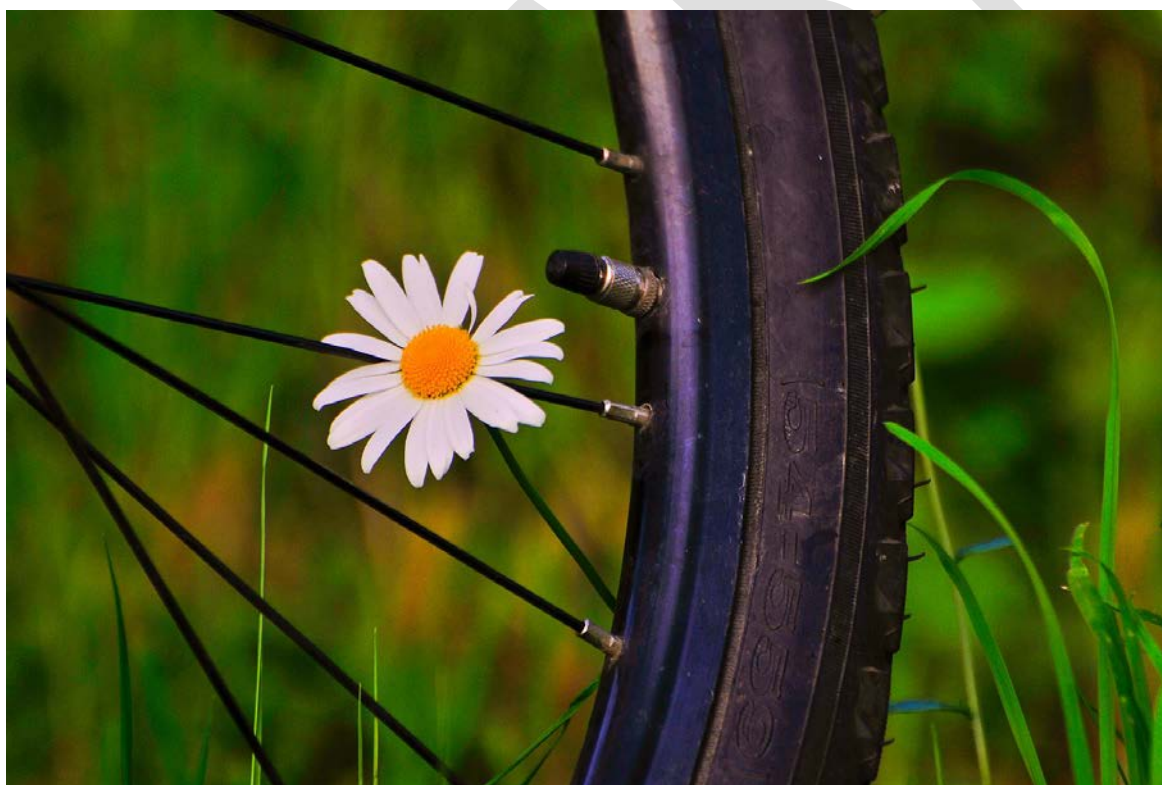


Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Byveksten i Norge gir store utfordringer for transportsystemet. Utvikling av byområdene krever løsninger som sikrer god framkommelighet, mobilitet og god trafikkssikkerhet. God

² Parisavtalen ble vedtatt på klimatoppmøtet i Paris 12. desember 2015. Avtalen slår fast at den globale oppvarmingen bør holdes godt under 2 grader og helst begrenses til 1,5 grader i forhold til 1990-nivået.

mobilitet og bedret framkommelighet for reisende vil ha stor betydning for å nå nullvekstmålet, samtidig som det vil sikre velferd og økonomisk vekst i byområdet.

Norge har også et nasjonalt mål om at samfunnet skal forberedes på og tilpasses klimaendringene. Klimaendringene vil blant annet føre til økende temperaturer, mer nedbør og høyere havnivå. At samfunnet vårt er klimatilpasset, betyr at det er i stand til å begrense eller unngå ulemper som følge av klimaet.

Bypakke Nord-Jæren er byområdets bidrag til å nå nasjonale klimamål, og skal også bidra til å løse regionale og lokale utfordringer. Styringsgruppen har ambisjoner om at Bypakke Nord-Jæren skal bidra til reduksjon i klimagassutslipp og bedre framkommelighet for personer og gods. Gjennom det etablerte partssamarbeidet skal tiltak og virkemidler styres i retning nullvekstmålet gjennom porteføljestyring. Styringsgruppen vil i tillegg følge den teknologiske utviklingen og løpende vurdere hva dette kan bety for måloppnåelse i bypakken.

Den teknologiske utviklingen går raskt og kan gi gevinster. Mer klimavennlige teknologiske løsninger og alternative drivstoff vil ha avgjørende betydning for reduksjon i klimagassutslipp, men det er usikkert om den type tiltak kan innføres raskt nok. Tiltak knyttet til nullvekstmålet kan, sammen med andre tiltak, i sum gi større gevinster. Nullvekstmålet vil i tillegg gi en merverdi ved å påvirke muligheten for byutvikling, fysisk aktivitet, redusert luftforurensing, støy og arealbruk.

1.3 Byutvikling

Styringsgruppen mener at Nord-Jæren har en unik mulighet til å gjennomføre tidenes byutviklingsløft igjennom samhandling på tvers av kommunegrensene i Bypakke Nord-Jæren. En felles plattform er etablert gjennom regional enighet om investeringer som skal gjennomføres de neste 15 årene.

Bypakke Nord-Jæren skal gjøre det enklere å foreta reiser på Nord-Jæren. Fram til 2032 skal det bygges en mer miljøvennlig region, og da er det avgjørende at regionen lykkes med arealutvikling som bygger opp om prioriteringene i bypakken. Et godt samspill på tvers av kommunegrensene og forvaltningsnivå, og sammenheng mellom tiltak, virkemidler og planprosesser er nøkkelen til å lykkes med Bypakke Nord-Jæren. Tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet har effekt på klima og lokal luftkvalitet, men det er også viktig at de bidrar til effektiv arealutnyttelse i byene. Innenfor arealplanleggingen og utviklingen av bærekraftig mobilitet må det legges til rette for å redusere transportbehovet og tilby attraktive løsninger for kollektivtrafikk, sykling og gåing og redusere barrierevirkninger. Viktige byutviklingstema som f.eks. sentrumsutvikling, rekkefølge i utbygging, bolig- og arbeidsplasslokalisering og handelslokalisering, må følges opp og håndteres i plansamarbeid på regionalt nivå i arbeidet med Regionalplan Jæren og ikke minst i arealplanlegging i de respektive kommunene. Nullvekstmålet må ligge til grunn for planleggingen i regionen framover.

2. Bakgrunn

2.1 Konseptvalgutredningen for transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet

KVU for transportsystemet på Jæren – med hovedvekt på byområdet, ble ferdigstilt i desember 2012. I april 2013 vedtok regjeringen at utviklingen av transportsystemet på Jæren skal baseres på bussvegkonseptet. Etter behandling i regjeringen Stoltenberg ble rammer for videre planlegging gitt i brev fra Samferdselsdepartementet datert 8. april 2012. Regjeringen la her til grunn at utviklingen av transportsystemet på Jæren skal baseres på «Konsept 3A Busway», det vil si en buss- og jernbanebasert utvikling av transportsystemet.

Det ble videre presisert at regjeringens beslutning vil danne grunnlag for videre planlegging og drøfting av finansieringsløsninger for større samferdselstiltak, bl.a. for det videre arbeidet med utformingen av en Jærenpakke 2 (senere kalt Bypakke Nord-Jæren). Hensikten med en ny bompengepakke vil være å utvikle et transportsystem der kollektivtrafikk, syklende og gående gis høyere prioritet enn det som er tilfelle i dag.

2.2 Rammeverk og føringer for forhandlinger om bymiljøavtaler – Brev fra Samferdselsdepartementet 2. juni 2014

Samferdselsdepartementet (SD) ga i brev datert 2. juni 2014 rammeverk og føringer for forhandlinger om bymiljøavtaler, basert på NTP 2014–2023. SD ønsker å legge til rette for oppstart av forhandlinger om en bymiljøavtale med Nord-Jæren. Avtalen vil være en forpliktende avtale mellom Staten og Nord-Jæren om å nå nullvekstmålet. Gjeldende og nye bompengoordninger vil være en del av bymiljøavtalene.

I brevet omtales bl.a. krav om at det skal foreligge en KVU for byområdet, og at regionale arealplaner skal være i tråd med målene i bymiljøavtalen. Styringssystemet og indikatorsett for oppfølging av byområdene er i tillegg omtalt.

SD legger opp til å innlemme dagens belønningsordning i bymiljøavtalen.

Bypakke Nord-Jæren vil legges til grunn for bymiljøavtalen. Bymiljøavtalen vil baseres på dagens NTP og det legges opp til reforhandling av førstegenerasjonsavtaler i 2018 basert på ny NTP 2018–2019.

2.3 Dagens bompengoordning Nord-Jærenpakken

I følge Stortingsprop. 28 S (2011–2012), tilråding fra Samferdselsdepartementet 18. desember 2011, vil dagens Nord-Jærenpakke avløses av en ny bompengoordning dersom Stortinget slutter seg til dette innen fem år (2016). De økonomiske forpliktelsene knyttet til igangsatte prosjekter innenfor Nord-Jærenpakken vil da overføres til den nye

bompengeordningen. Dersom det ikke blir tilslutning til en ny bompengeordning er det forutsatt at Nord-Jærenpakken opprettholdes til forutsatte bompengebidrag til igangsatte prosjekt og avviklingen av bompengeordningen er finansiert. Beregninger av årlige bompengeinntekter i Nord-Jærenpakken, og disponering av disse viser at dersom det ikke blir tilslutning til Bypakke Nord-Jæren, vil det være behov for å kreve inn bompenger i dagens ordning til høsten 2017. I tillegg vil det være behov for å kreve inn bompenger i ytterligere 4-5 måneder i 2018 for å dekke inn utgifter til brikkedepositum og avvikling av bomstasjonene.

Det har de siste 15-20 årene vært et tett samarbeid mellom kommunene på Nord-Jæren gjennom transportplansamarbeid og arbeid med Fylkesdelplan for byutvikling på Jæren og Regionalplan Jæren.

2.4 Forslag til Bypakke Nord-Jæren

Forslag til Bypakke Nord-Jæren ble behandlet i Fylkestinget i Rogaland 9. desember 2014. Det ble vedtatt at Bypakke Nord-Jæren blir en ny bompengepakke for kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg i 15 år, fra høsten 2017. Basert på dette vedtaket skal det fram mot 2032 investeres for nærmere 22 mrd. kr. Nullvekst i personbilreiser er lagt til grunn i beregningene og utforming av forslag til Bypakke Nord-Jæren.

Det skal bygges 38 nye bomstasjoner som skal settes opp i fem tette ringer rundt viktige målpunkt på Nord-Jæren, samt et ytre bomsnitt på Randaberg.

Når Bypakke Nord-Jæren er fullført er blant annet dette på plass:

- Europas lengste bussvei – Bussveien
- Sykkelstamvegen fra Stavanger til Sandnes via Forus.
- Sammenhengende fire-felts E39 fra Ålgård til Harestad i Randaberg.
- Transportkorridor vest – Tungbilfelt og bussvei.

I tillegg skal det være gjennomført en rekke andre tiltak for å forbedre forholdene for reisende på Nord-Jæren.

3. Mål og styring av Bypakke Nord-Jæren

3.1 Mål for Bypakke Nord-Jæren

Bypakke Nord-Jæren har to hovedmål:

- Nullvekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren
- God framkommelighet for alle trafikantgrupper, der hovedvekten er på kollektiv, sykling, gåing og næringstransport.

Det må arbeides videre med å utvikle en mer utfyllende målstruktur og et resultatstyringssystem for bypakken. Dette må skje i nær sammenheng med grunnlagsarbeid for en bymiljøavtale. Ved inngåelse av bymiljøavtale forplikter partene seg bl.a. til å rapportere om den årlige utviklingen i trafikkutvikling og CO₂-utslipp. Det skal også rapporteres på innsatsområdene arealbruk og parkering. Bymiljøavtalen vil baseres på dagens NTP og det legges opp til reforhandling av førstegenerasjonsavtaler i 2018 basert på ny NTP 2018–2029.

Bypakken alene kan ikke sikre måloppnåelse, men blir med ca. 22 mrd.kr i samferdselsinvesteringer en avgjørende bidragsyter. Det er viktig å sikre en felles forståelse av hva som må til for å nå målene i Bypakke Nord-Jæren. Dette vil igjen kunne bidra til konsensus om nødvendige prioriteringer i årene framover.

3.2 Beslutningsprosesser

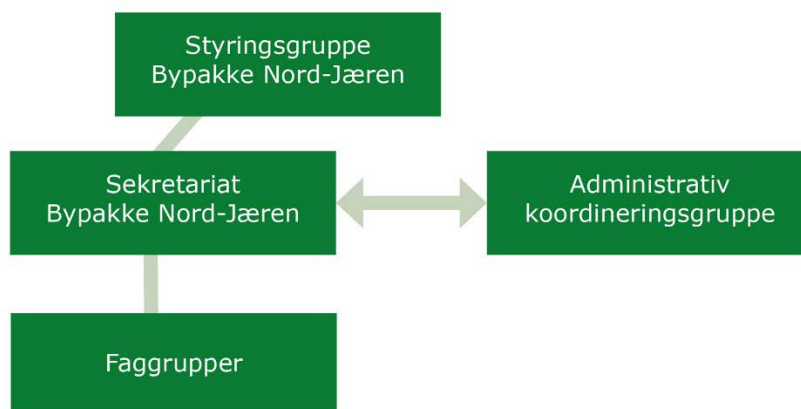
I en framtidig bymiljøavtale vil Nord-Jæren være avtalepart, og byområdet vil bli målt på resultater for de fire kommunene sett under ett.

Målrettet gjennomføring av Bypakke Nord-Jæren krever god samhandling mellom lokale myndigheter og staten. For å ivareta dette, ble det høsten 2014 etablert en styringsgruppe for Bypakke Nord-Jæren. I styringsgruppen deltar Statens vegvesen v/vegdirektøren, Jernbaneverket v/jernbanedirektøren, fylkesordføreren i Rogaland fylkeskommune og ordførerne fra de fire kommunene. Fylkesmannen deltar som observatør. Gruppen ledes av vegdirektøren.

Styringsgruppen utarbeider forslag til handlingsprogram og årlige prioriteringer av tiltakene i bypakken og kommende bymiljøavtale. Styringsgruppen har ansvaret for koordinering av prosjektporteføljen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidler og bompenger. Styringsmodellen må tilpasses til enhver tid gjeldende forvaltningssystem.

Konsensus i styringsgruppen er et viktig fundament for arbeidet med Bypakke Nord-Jæren.

Styringen av bypakken og bymiljøavtalen skal baseres på prinsippet om porteføljestyring med årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer.



Figur 3.2.1 Organisering Bypakke Nord-Jæren

Det er i tillegg opprettet en politisk referansegruppe felles for Bypakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren for å sikre en felles lokal politisk diskusjon og forankring, videre ivaretagelsen av perspektiv knyttet til Regionplan for Jæren. Referansegruppen består av representanter fra kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Rennesøy, Strand, Gjesdal, Klepp, Time og Hå, fylkeskommunen, Statens vegvesen og Jernbaneverket

3.3 Porteføljestyring av Bypakke Nord-Jæren

Porteføljestyring innebærer at tiltak prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering av følgende elementer:

- Bidrag til måloppnåelse i Bypakke Nord-Jæren
- Finansiering/Disponible midler
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønnsomhet
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Vurdering av måloppnåelse hittil og framtidig forventet måloppnåelse vil være sentralt for prioritering av prosjekter underveis.

Resultatene følges opp og rapporteres i handlingsprogram for Bypakke Nord-Jæren hver vår og i statsbudsjettet hver høst. Det er lagt vekt på regelmessig kontroll av økonomi, fremdrift og eventuelle avvik i de store prosjektene.

Alle store samferdselspakker vil ha en viss grad av usikkerhet. Prosjekter kan få økte kostnader og forsinket fremdrift, og antall bompasseringer kan gå ned og gi reduserte

inntekter. Etter Styringsgruppens oppfatning håndteres denne usikkerheten gjennom årlig rullering av fireårige handlingsprogrammer og ved større revidering/reforhandlinger av avtalen etter behov. Det gir oppdatert beslutningsgrunnlag og mulighet til å korrigere kursen.

4. Status – byområdet Nord-Jæren

Dette kapittelet gir en omfattende statusoppdatering for byområdet Nord-Jæren. Dette er det første handlingsprogrammet til styringsgruppen og det er derfor lagt vekt på å gi en god oversikt over situasjonen på Nord-Jæren når det gjelder viktige områder som påvirker måloppnåelsen i Bypakke Nord-Jæren.

4.1 Befolkningsutvikling

En felles bolig- og arbeidsregion bestående av 10 kommuner er hjem til ca. 330.000 i 2015. Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst har vært på ca. 1.7 prosent siden 2000. Kommunene på Nord-Jæren har til sammen ca. 240 000 innbyggere.

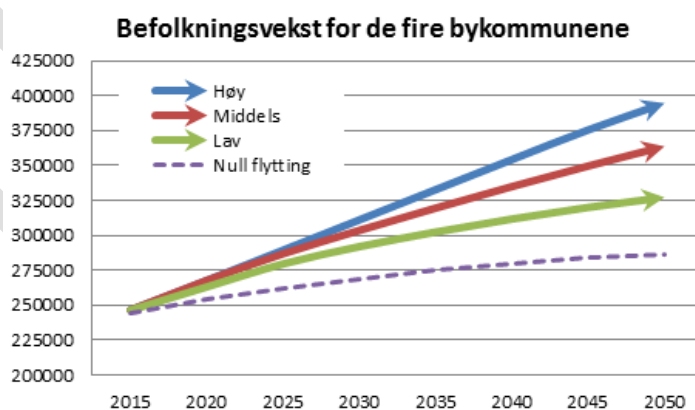
Det er usikkerhet knyttet til hvordan antall og sammensetningen av befolkningen vil utvikle seg. Som grunnlag for planlegging er det nyttig å vurdere konsekvensene ved alternative scenarier.

Alternative regionale scenarier³ for befolkningsutvikling basert på forskjellige økonomiske vekstbaner, samt forutsetninger om fruktbarhet, levealder m.m., gir et begrep om hvordan framtidig befolkningsvekst og struktur kan se ut.

Hovedscenariet

(middelalternativet) legger til grunn at regionens befolkning vil vokse med ca. 170.000 nye innbyggere innen 2050. Dette

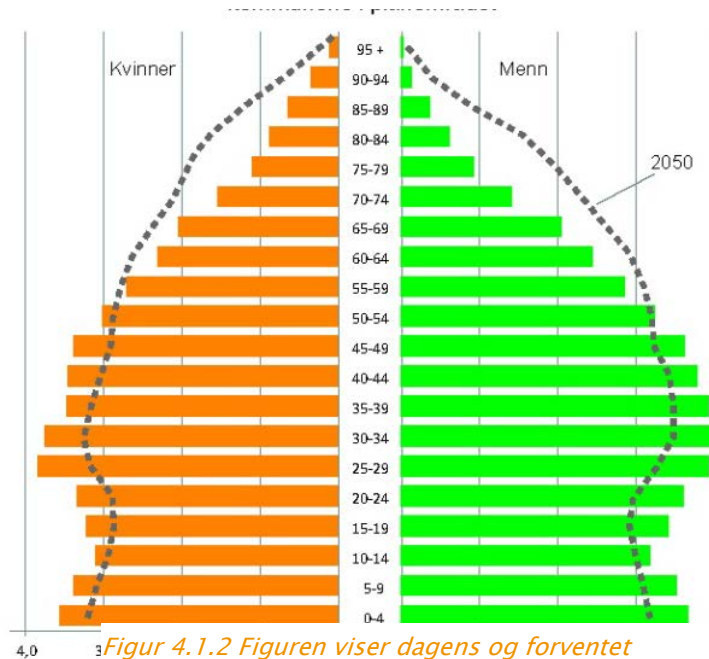
forutsetter en god økonomisk utvikling samt høy netto innvandring.



Figur 4.1.1 Figuren viser de alternative prognosene for befolkningsutvikling i de fire kommunene som utgjør byområdet.

³ Scenarier utarbeidet basert på prognoser fra SSB i arbeidet med Regionalplan Jæren 2013–2040, vedtatt i Fylkestinget 22.oktober 2013.

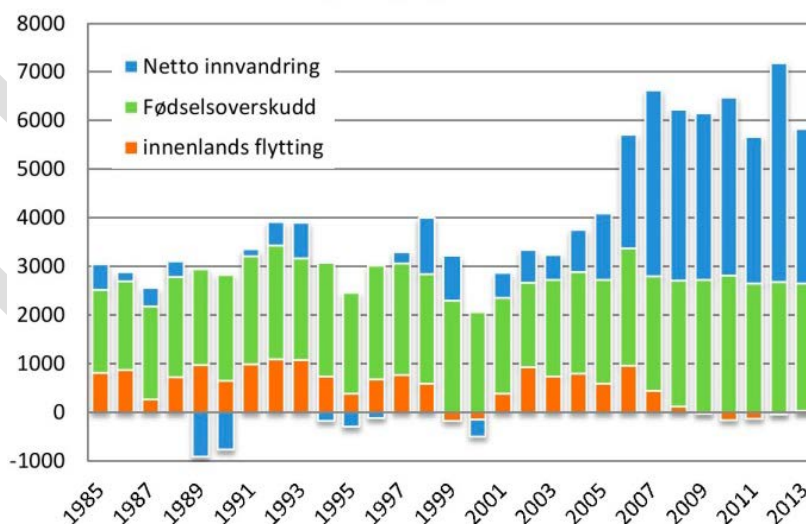
Regionen, som landet for øvrig, vil få en eldrebølge i perioden framover. De store årskullene i årene etter andre verdenskrig øker nå andelen innbyggere over 67 år. Med utgangspunkt i hovedscenariet for befolkningsutvikling nevnt over, står regionen foran en sterk økning i både antall og andel eldre i perioden fram til 2050. Det kan dermed forventes å bli en andelmessig reduksjon i alle aldersgrupper under 55 år.



Figur 4.1.2 Figuren viser dagens og forventet alderssammensetning

Regionen har blitt mer multinasjonal. Netto-innvandringen til regionen har vært høy sammenlignet med tidligere perioder. Rekordhøy arbeidsinnvandring fra EØS-land, spesielt i høykonjunkturen etter 2007, har vært den viktigste årsaken til de siste års befolkningsvekst.

Innvandring kan gi positive ringvirkninger for regionens utvikling ved at det gir en yngre befolkning og dermed øker antallet i arbeidsfør alder. Innvandringen har vært sterkt konsentrert til alderssjiktet 20–39 år.



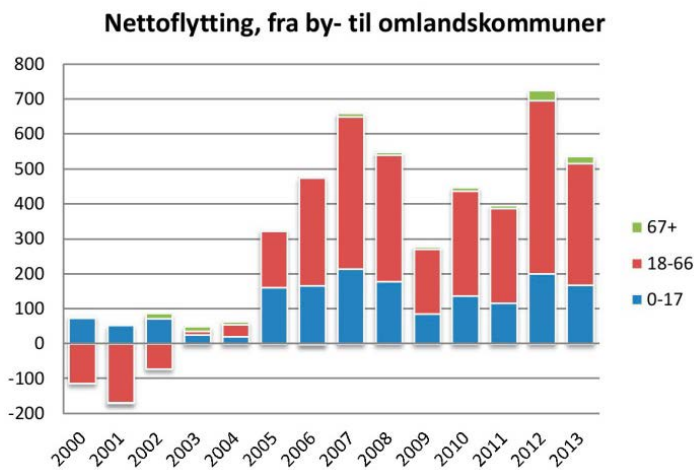
Figur 4.1.3 Figuren viser netto innvandring, fødselsoverskudd og innenlands flytting

Men mange har også flyttet fra regionen i perioden og det har vært en negativ flyttetrend for innenlands flytting siden 2007.

Flyttestrømmene internt i regionen snudde på begynnelsen av 2000-tallet, fra å være netto flytting fra omlands- til bykommunene, ble det netto flytting fra by- til omlands-kommuner⁴.

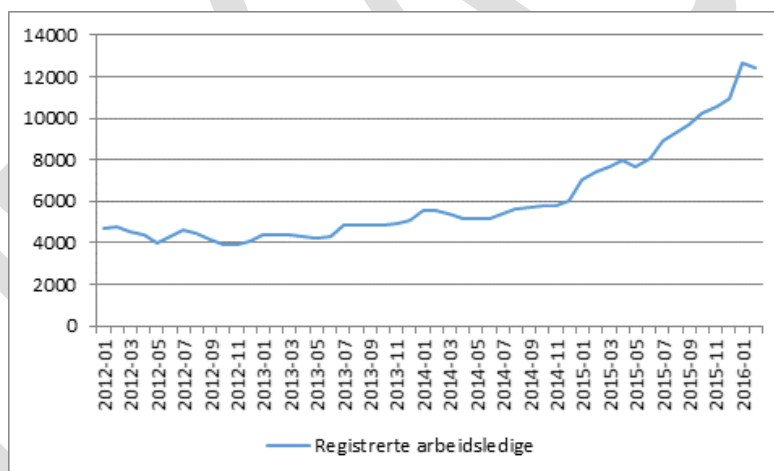
Trenden har vært spesielt tydelig siden 2005.

I tillegg har flere av omlandskommunene hatt en sterk prosentvis vekst i perioden.



Figur 4.1.4 Figuren viser nettoflytting fra by- til omlandskommuner

Arbeidsledigheten i Rogaland har hatt en tydelig økning spesielt fra årsskiftet 2014/2015. I januar 2015 var arbeidsledigheten på 2,8 prosent, og året etter har arbeidsledigheten steget til 4,9 prosent.



Figur 4.1.5 Figuren viser utviklingen i registrerte arbeidsledige. Statistikk fra SSB.

⁴ Bykommuner regnes her som de fire kommunene på Nord-Jæren. Omlandskommunene er de resterende kommunene som er en del av Regionalplan Jæren

4.2 Trafikkutvikling

4.2.1 Personbil

Personbiltrafikk er i perioden 2012–2015 målt ved åtte registreringspunkter på Nord Jæren:

- Rv. 509 på Madla
- Fv. 44 i Hillevågstunnelen
- Fv. 44 ved Skjæringen
- Fv. 509 Oalsgata
- Bybrua
- Bergelandstunnelen
- Tanke Svilandsgate
- E39 Auglend

Trafikktellingene viser at det har i hele byregionen vært en nedgang i personbiltrafikken på ca. 1 prosent det siste året, mens utviklingen i forhold til referanseåret 2012 viser en økning på 1,3 prosent.

En noe større økning av personbiltrafikken ved Hillevågstunnelen kan trolig ses på som konsekvens av anleggstrafikken knyttet til Ryfastutbygging og kø i Madlaveien, samt bussveibygging og belastning på fv. 44. Etter den kraftige økningen i Tanke Svilandsgate i fjor på grunn av stengning av E39, har trafikken det siste året stabilisert seg.

Resten av tellepunktene har hatt en nedgang i personbiltrafikken i 2015 sammenlignet med 2014. I tillegg, viser trafikktall for passeringene gjennom bomringen på Nord-Jæren en nedgang på 1,9 prosent fra 2014 til 2015.

Det er stor vegbyggingsaktivitet i regionen akkurat nå. Anleggstrafikken knyttet til byggeprosjekter fører til betydelige endringer i kjøremønster i byregionen. Dette kan påvirke utviklingen på de utvalgte tellepunktene.

Selv om den store anleggstrafikken skaper til dels store trafikkproblemer, kan dette også på sikt bidra positivt til en omlegging av reisevaner i byområdet.

	ÅR	ÅDT	Endring 2014-2015	Endring 2012-2015
Fv. 509 Madla	2012	14658	-2,17	3,08
	2013	15108		
	2014	15445		
	2015	15110		
Fv. 44 Hillevågstunnelen	2012	14560	1,99	3,54
	2013	14599		
	2014	14782		
	2015	15076		
Fv. 44 Hillevåg Skjæringen	2011	14982		
	2012	Anlegg		
	2013	Anlegg		
	2014	Anlegg		
	2015	15644		
Fv. 509 Oalsgata	2012	15408		
	2013	15115		
	2014	15092		
	2015	mangler		
Fv. 435 Bybrua sør	2012	17604	-1,41	-3,20
	2013	17501		
	2014	17284		
	2015	17040		
Fv. 509 Bergelands tunnelen	2012	18848	-2,25	-5,11
	2013	19828		
	2014	18295		
	2015	17884		
Fv. 446 Tanke Svilandsgt	2012	5605	0,64	33,90
	2013	6679		
	2014	7457		
	2015	7505		
E39 – Auglend	2012	63478	-1,10	0,69
	2013	64877		
	2014	64631		
	2015	63920		

Tabell 4.2.1 Trafikkregistreringer – ÅDT ved åtte tellepunkt på Nord-Jæren

Som en del av arbeidet med de kommende bymiljøavtalene er det satt opp et indikatormål om begrenset vekst i biltrafikken, og i denne forbindelsen er det utviklet en metode for å beregne en vegtrafikkindeks for byområder, her kalt byindeks. Det skal etableres nye tellepunkt slik at Nord-Jæren totalt vil få 27 tellepunkt.

4.2.2 Kollektivtransport

Buss

Tabellen viser utviklingen i antall påstigende busspassasjerer i storbyområdet som omfattes av dagens belønningsordning, samt de omkringliggende kommunene Randaberg, Rennesøy og Gjesdal.

Kommune	2012	2013	2014	2015
Stavanger	11.770.000	11.740.000	11.650.000	11.620.000
Sandnes	3.650.000	3.950.000	4.050.000	4.040.000
Sola	810.000	850.000	890.000	800.000
SUM avtalekommunene	16.230.000	16.540.000	16.590.000	16.460.000
Omkringliggende kommuner	900.000	960.000	1.000.000	1000.000
SUM	17.130.000	17.500.000	17.590.000	17.460.000

Tabell 4.2.2 Antall påstigende busspassasjerer i storbyområdet. Statistikk fra Kolumbus.

Det er knyttet en viss usikkerhet til passasjertallene fra Kolumbus. Usikkerheten er knyttet til registreringsmetoder.

Den prosentvise utviklingen i antall busspassasjerer det siste året, fra 2014 til 2015, og i forhold til referanseåret 2012 vises i følgende tabell.

Kommune	2014–2015	2012–2015
Stavanger	-0,3%	-1,29%
Sandnes	-0,3%	10,77%
Sola	-9,8%	-0,84%
SUM avtalekommunene	-0,8%	1,44%
Omkringliggende kommuner	-0,9%	10,47%
SUM	-0,9%	1,92%

Tabell 4.2.3 Prosentvis utvikling i antall busspassasjerer i storbyområdet

For 2015 viser Stavanger og Sola en negativ utvikling i forhold til referanseåret 2012 og alle kommunene viser en negativ utvikling i forhold til 2014. At antall busspassasjerer totalt sett har sunket i løpet av 2015, skyldes en svak nedgang i antall reisende i første kvartal 2015. De øvrige kvartalene i 2015 viser en positiv utvikling i forhold til tilsvarende perioder i 2014.

Tog

Togstatistikken bygger på passasjertellinger for lokaltog på Jærbanen som NSB AS foretar hver høst. Tellingene omfatter alle på- og avstigende passasjerer per stasjon på alle avganger på utvalgte hverdager i uke 38 (mandag, tirsdag og torsdag). Passasjerer på regiontog mellom Stavanger og Oslo er ikke inkludert i tellingene.

Antall påstigende og avstigende passasjerer per togstasjon fra Stavanger til Egersund per hverdag høsten 2012, 2013 og 2014 er aggregert til å gjelde byområdet og resten av Jæren regionen.

Strekning	Høst 2012	Høst 2013	Høst 2014	Høst 2015
Stavanger – Ganddal	15.914	17.077	17.389	
Øksnevadporten – Nærbø	7.121	7.557	7.568	

Tabell 4.2.4 Statistikk togpassasjerer Jærbanen. Statistikk fra NSB.

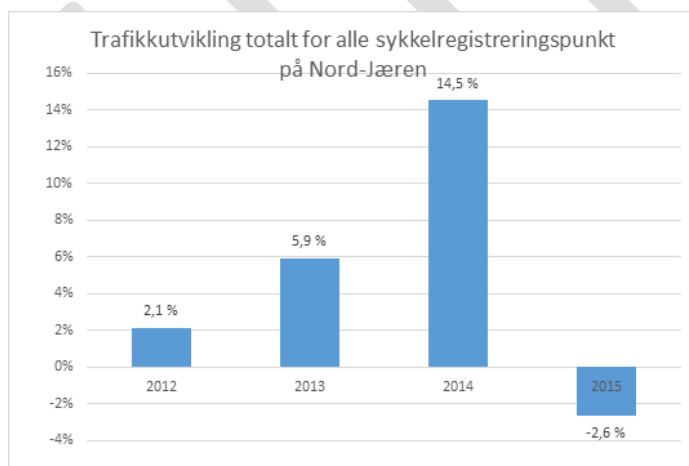
NSB understreker at utvalgsbaserte passasjertellinger alltid vil være utsatt for tilfeldige svingninger eller spesielle hendelser som kan påvirke representativiteten på telleresultatene, selv om nøyaktigheten på tellingene er høy. Tellingene høsten 2012, 2013 og 2014 gir et øyeblikksbilde av trafikksituasjonen i undersøkelsesperioden.

Statistikken over togpassasjerer i 2015 vil først bli tilgjengelig på våren 2016.

4.2.3 Sykkel

Gjennom etablerte tellepunkt registreres sykkeltellinger ved Kannik og Bybrua i Stavanger, Sømmevågen i Sola, Lura, Vassbotn og Soma skole i Sandnes. 2014 hadde stor vekst (14,5 prosent), men en liten normalisering i 2015 (-2,6 prosent). Gjennomsnittlig økning er 6,2

prosent pr år, når alle tellepunktene slås sammen.

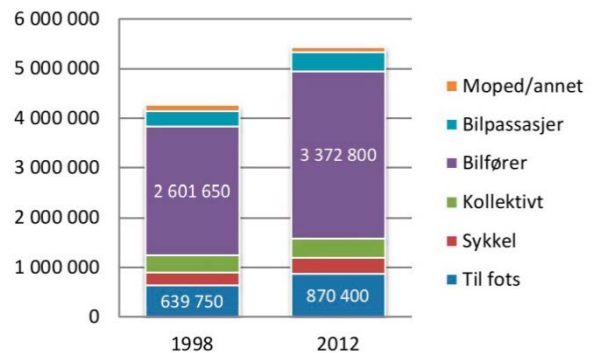


Figur 4.2.1 Trafikkutvikling for alle sykkelregistreringspunkt på Nord-Jæren

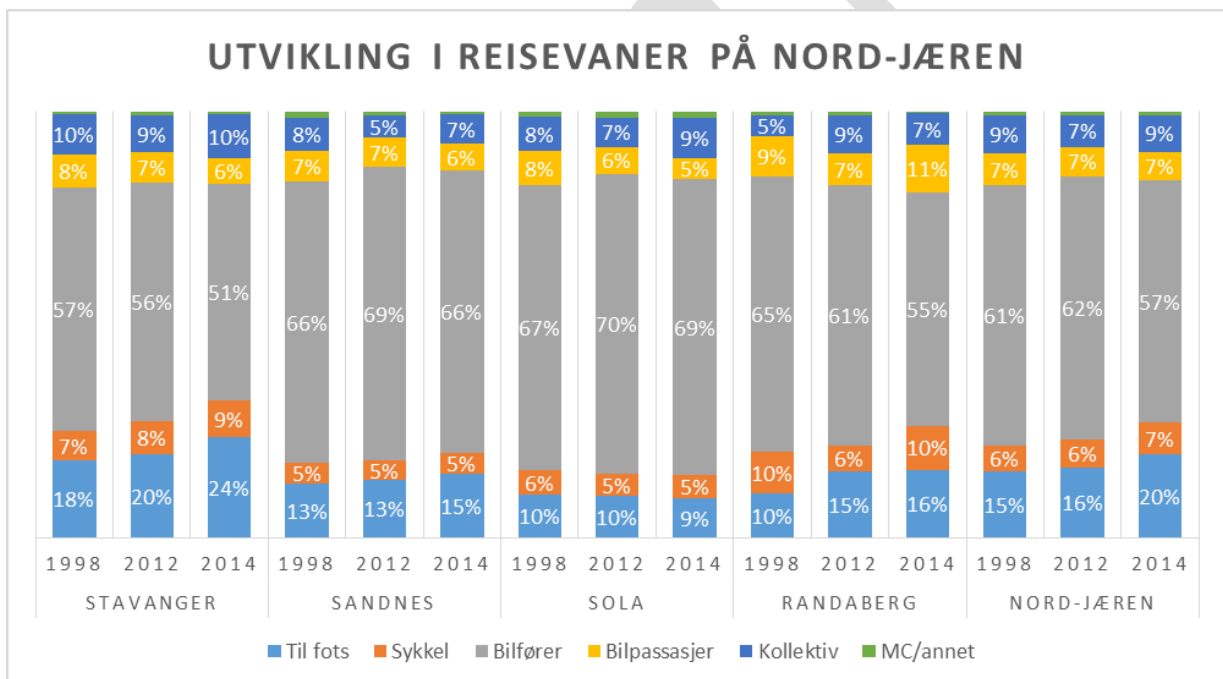
4.3 Reisevaner

Veksten i transportarbeid i perioden 1998 – 2014 har vært stor. Reisevaneundersøkelsene viser imidlertid at reisevaner har endret seg lite i regionen.

I 2014 var ca. 57 prosent av turene utført som bilfører og 7 prosent som bilpassasjer. Vel 20 prosent av turene gikk i sin helhet til fots, mens 7 prosent ble foretatt med sykkel. Kollektivtransport var hovedreisemåte for 9 prosent av turene.



Figur 4.3.1 Transportarbeid, estimert for by og region. Tall er ikke beregnet for 2014.



Figur 4.3.2 Utvikling i reisevaner på Nord-Jæren. Data fra RVU 1998 og 2012 er kodet om for å gjøre disse sammenlignbare med RVU 2014. Gjelder virkedager mandag – fredag.

Reisevanedata viser at variasjoner i byform, samt bosettings- og lokaliseringsmønstre, gir utslag i transportmiddelbruk. De miljøvennlige måtene å reise på brukes mer i områdene der det er flest folk og høyest befolkningstetthet. Mens gjennomsnittlig bilandel i regionen som helhet ligger på 57 prosent, ligger andelen på 51 prosent i Stavanger, 6 prosent lavere enn regionen som helhet.

En forenklet beregning av framtidig volum for biltransport viser at om lag 211.000 daglige reiser må tas av kollektivtransport, sykling og gåing istedenfor bil for å oppnå klimaforlikets målsetting. Dette vil kreve en betydelig økning i antall reiser som foretas med kollektiv, gåing eller sykling i byområdet.

Biltrafikk pr. dag (reiser)		
1998	2012	2050
382.000	482.000	693.000*

* forventet biltrafikk uten nye tiltak

Figur 4.3.3 Forenklet beregning som viser hvor mange framtidige bilreiser som må tas av kollektivtransport, sykling og gåing for å nå nullvekstmålet

4.4 Støy og lokal luftkvalitet

4.4.1 Støy

Den største kilden til støy i Stavanger og Sandnes er fra vegtrafikken fra E39 og en del riks- og fylkesveger. Trafikk på noen kommunale veger forårsaker også støy. Jernbanen gir støy langs banen fra Sandnes sentrum til Stavanger. Flytrafikken til og fra Sola flyplass gir støy i Sola og i deler av Stavanger kommune.

Forebyggende fysiske tiltak mot støy gjennomføres hovedsakelig av Statens vegvesen. Det gjennomføres tiltaksutredning etter forurensningsforskriften, og støytiltak etter T-1442. Støyretningslinjene i vegprosjekt. Videre vedlikeholdes støyskjermer langs riks- og fylkesveier slik at disse fungerer optimalt.



Foto: Undi Torstensen, Statens vegvesen

4.4.2 Lokal luftkvalitet

På Nord-Jæren finnes to målestasjoner for luftkvalitet og begge disse er plassert i nærheten av Stavanger sentrum. Den ene er plassert tett opp til hovedfartsåren Madlaveien ved Kannik, mens den andre er plassert i et nærliggende bybakgrunnsområde på Våland.

I begge stasjonene måles det svevestøv (PM10 og PM2,5), nitrogendioksid (NO2) og karbonmonoksid (CO). Luftforurensningen måles kontinuerlig gjennom hele døgnet i målestasjonene. Formålet med målingene er i første rekke å gi befolkningen informasjon om

den aktuelle luftkvaliteten. Gjennom varslene får befolkningen prognoser for morgendagens luftkvalitet og hvilken helsemessig betydning luftforurensningen kan ha for utsatte grupper.

For 2015, viser foreløpige data at vi hadde 16 av totalt 50 tillate døgn over grenseverdien på svevestøv pm10. Årsgjennomsnittet på pm10 var 22,2 mikrogram/m³, hvor grenseverdien er 40 mikrogram/m³ luft. For NO₂ var det ingen overskridelser på timesverdiene. Årsgjennomsnittet var her på 33,9 mikrogram/m³, hvor grenseverdien er på 40 mikrogram/m³.

Luftforurensning kan forårsake symptomer og sykdom i forskjellige deler av luftveiene og lungene, samt forverre allerede eksisterende lungesykdom og føre til dødsfall. Det er mange studier som viser en sammenheng særlig mellom svevestøv, nitrogendioksid eller ozon og helseeffekter i luftveier og lunger.

Miljødirektoratet har vurdert Stavanger kommunes tiltaksutredning for lokal luftkvalitet. Tiltaksutredningen tilfredsstillter i stor grad kravene til tiltaksutredninger og viser at grenseverdien for nitrogendioksid (NO₂) og svevestøv (PM₁₀) vil kunne overholdes mot 2020 om de anbefalte tiltakene gjennomføres for PM₁₀. På bakgrunn av mangel på politisk vedtatte tiltak vil det være fare for brudd på grenseverdien for PM₁₀ frem mot 2020 og Miljødirektoratet har bedt kommunen om revidert tiltaksutredning inkludert handlingsplan for PM₁₀ innen 1. mai 2016.

4.5 Framkommelighet

4.5.1 Sykling

Framkommeligheten på dagens hovednett for sykkel er preget av variabel standard og kun enkelte lengre sammenhengende strekninger har god kvalitet.



Figur 4.5.1 Byområdet som er skyggemarkert oransje viser krav til separasjon fra kjørende og gående i Regionplan Jæren 2013–2040.

Sykkeltilbud	Antall kilometer totalt
Gang- og sykkelveg	155,5
Sykkelveg med/uten fortau	0,9
Sykkelfelt	25,6
Sykkelgate	–
Turvei	14,2
Sykling i blant trafikk	66,4
Total	262,6

Tabell 4.5.1 Sykkeltilbudet langs hovedsykkelnettet på Nord-Jæren i 2016

Regionalplan for Jæren 2013–2040 stiller krav til separerte løsninger for gående og syklende på store deler av Nord-Jæren. Tabell 1 viser at over 60 prosent av sykkelvegnettet er delt løsning: gang- og sykkelveg. I tillegg kommer sykling i blandet trafikk. Det er ikke tilrettelagt for å ta med sykkel om bord på kollektivtransport. Muligheten for å parkere sykkel på en enkel og sikker måte ved holdeplasser og kollektivknutepunkt er begrenset.

4.5.2 Gåing

Gåing er den mest brukte og den mest grunnleggende måten å bevege seg på. I tillegg til å fremstå som en egen, selvstendig transportform, er gåing også en naturlig del av de fleste reiser sammen med de andre transportmidlene.

Per i dag finnes lite data om gåing. I reisevaneundersøkelser er data om gåing fragmentert. Vi vet lite om antall fotgjengere på fortauene og ved kryssingspunktene i byen.

Framkommeligheten på dagens tilbud varierer.

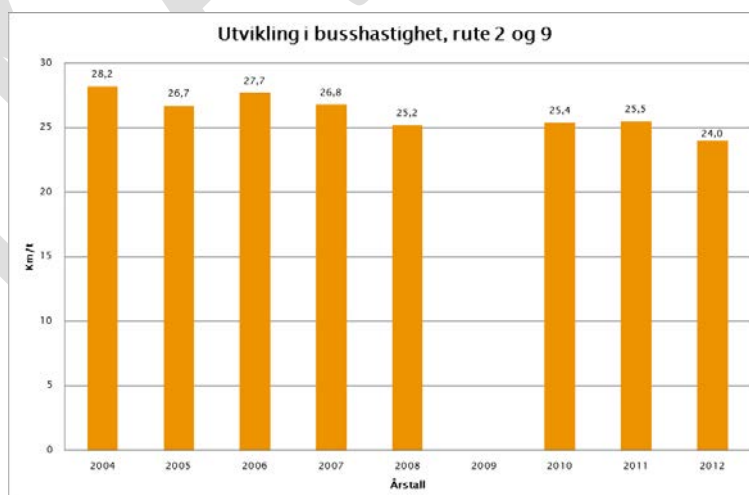
Dagens tilbud for gående i byområdet er i stor grad bygget langs biltrafikkerte veier og gater, som for mange oppleves som lite attraktive. Forskning viser at opplevelsen av avstand er subjektiv (Helge Hillnhütter, 2016). Alle sansorganer brukes i større grad aktivt av gående enn andre trafikanter. Langs monotone traséer som er støyuutsatt og luftforurenset av motorisert trafikk oppleves avstand lenger enn i omgivelser som preges av opplevelsrikdom. Det er liten grad av separering mellom gående og syklende, som kan oppleves utrygt for begge trafikanter. I sentrumsområdene er det flere steder mangelfulle lenker i tilbudet til gående, som fører til ulogiske gangtraséer. Dette er spesielt problematisk for syns- og bevegelseshemmede.

Byområdet har flere attraktive turområder, hvor de mest populære er parkområder og grønne stier rundt vannene. Noen turområder brukes også som en del av hverdagsreisen for gående.

4.5.3 Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikkens fremkommelighet er i prinsippet den samme som personbiltrafikkens, med unntak av de stedene man har etablert kollektivfelt. Figuren under viser utviklingen i reisehastighet for busstrafikken, rute 2 mellom Stavanger og Sandnes og rute 9 mellom Stavanger og Risavika, begge retninger i rushtid i perioden 2004–2012. På grunn av økende biltrafikk og tilhørende økende avviklingsproblemer, ser man at bussenes hastighet har en klart nedadgående trend, med over 28 km/t i 2004 og 24 km/t i 2012. Dette til tross for at det langs deler av traséene er etablert kollektivfelt i denne perioden. Anleggsdrift på strekningen kan ha påvirket framkommeligheten.

Den dårlige framkommeligheten for kollektivtrafikk medfører både økte forsinkelser og redusert pålitelighet for bussene, hvilket igjen svekker kollektivtrafikkens konkurransekraft mot privatbil.



Figur 4.5.2 Utvikling i busshastighet, rute 2 og rute 9

4.5.4 Næringslivets transporter

Ved siden av persontransport er transport av gods og varer den andre store type transport. Gods- og varetransport er avgjørende for samfunnets funksjon. Transportene drives av vekst i økonomisk aktivitet og befolkning. Effektive transporter er en forutsetning for et samfunn

med mål om effektiv produksjon og økonomisk vekst. Transport innebærer også negative konsekvenser for samfunnet, særlig knyttet til ulykker og miljøskade.

Den økende biltrafikken fører ikke bare til miljøproblemer i form av støy, støv og luftforurensing. Men også redusert trafikksikkerhet, dårligere punktlighet/regularitet og økte driftskostnader for næringstrafikk.



Foto: Knut Opeide, Statens vegvesen

Det er særlig i rushperiodene om morgen og ettermiddag at framkommelighet er et dominerende problem. Transportnæringen påpeker at det ikke bare er hovedvegnettet som har framkommelighetsproblemer, men hele vegnettet. Ved siden av framkommelighetsproblemer pga. et overbelastet vegnett er trange sentrumsgater og dårlige varemottak ved butikker en stor utfordring for varetransport/distribusjon av varer i byområdet.

4.5.5 Personbiltrafikk

Tidligere var Forus-området, som er midt på Nord-Jæren, sett på som en 15-minutters biltur unna stort sett alle steder på Nord-Jæren. Ettersom byområdet har vokst og næringsklyngen på Forus har fordoblet seg flere ganger er det nå store framkommelighetsproblemer på Nord-Jæren. Rushet er større inn mot Forus om morgenen enn det er mot Stavanger og Sandnes sentrum. Det samme gjelder for ettermiddagsrushet, det er størst ut fra Forus, og noe mindre ut fra de to bysentra.

Vi har sann reisetidsmåling på E39 og rv. 509. Reisetiden på E39 gjenspeiler grovt sett reisetiden på det øvrige vegnettet også, siden trafikken finner den raskeste ruten, tar det stort sett like lang tid på parallelle veger som på E39. Vi kan derfor anta at reisetid på E39 gjenspeiler reisetiden på fylkesveg- og kommunalvegnettet.

Fra Tjensvoll i Stavanger til Bogafjell i Sandnes tar det om lag 15 minutter å kjøre utenom rushtidene. For morgenerushet har det blitt en bedring i reisetiden de to siste årene, siden trafikkmengden har redusert seg med 1,5 prosent mellom Stavanger og Forus. Når trafikkmengden vipper rundt kapasitetsgrensen vil små endringer kunne gi store utslag for reisetiden. For ettermiddagsrushet er reisetiden noenlunde lik de tre siste årene. Dette fordi trafikkmengden i sørgående retning, fra Forus mot Sandnes, har vært økende frem til 2014 og en liten nedgang i 2015. Anleggsvirksomhet på strekningen Sandved – Hove har også hatt noe innvirkning for 2015.

E39 nordover har størst reisetid om morgenen fra Bogafjell mot Forus. En ser utfra registreringer for de siste 4 årene at forsinkelsene har økt fra omkring 10–15 minutt i 2012 og 2014 til omkring 15–25 minutt i 2015. 2012-tallene er hentet fra kjøring med GPS i biler i forbindelse med en førregistrering før åpningen av rv. 509 Solasplitten. Ettermiddagsrushet har holdt seg noenlunde stabilt med 5–10 minutters forsinkelse som vanligvis oppstår mellom Forus og avkjøringen til Hinna.

Trafikkutviklingen på Nord-Jæren har vært sterkere enn for Rogaland generelt. F.eks. på E39 Auglendshøyden har trafikkveksten vært på hele 4 prosent i gjennomsnitt, siden vegen ble åpnet på 70-tallet. De to siste årene har det derimot vært en nedgang pga. generell nedgang ellers i området.

4.6 Nullvekst i personbiltransporten

Nullvekstmålet er tidligere omtalt i handlingsprogrammet. Under gis en status på hvordan Nord-Jæren ligger an til å nå målet.

For perioden fra 1998 til 2014 foreligger sammenlignbare analyser som gir grunnlaget for å beskrive utviklingen i transportmarkedet på Nord-Jæren.

Markedsandelene i prosent for de ulike transportmidlene på Nord-Jæren har utviklet seg som vist i tabellen nedenfor.

År	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	MC/annet
1998	15	6	61	7	9	1
2014	20	7	57	7	9	1

Tabell 4.6.1 Markedsandelene i prosent for transportmidlene på Nord-Jæren fra lokal og nasjonal RVU

Tabellen viser at Nord-Jæren har opplevd en relativ nedgang i biltrafikken ved at andelen turer som bilfører har gått ned med fire prosent, mens de miljø- og byvennlige transportformene har gått tilsvarende opp. Særlig interessant er veksten i trafikken til fots.

Denne utviklingen vurderes som positiv tatt i betraktning av at regionen i samme periode opplevde en historisk sett høy materiell velferdsvekst. En slik utvikling bidrar vanligvis til å svekke de gående og kollektivtrafikkens konkurransesituasjon. Økt materiell velferd har oftest vært ensbetydende med økte markedsandeler for personbiltrafikken.

Allikevel har endringene i reisemiddelvalget i perioden fra 1998 til 2014 ikke vært nok til å begrense selve veksten i antall personbilturer. Regionens høye befolkningsvekst i samme periode har bidratt at alle transportmidlene har opplevd en vekst i nominelle tall, og den veksten har tallmessig sett vært størst for personbilturene.

Nord-Jæren står dermed foran en stor utfordring når vi fra 2017 av skal styre utviklingen av transportsektoren i henhold til målet om nullvekst i personbiltrafikken, dvs. at antall personbilturer må holdes på samme nivå som i 2015.

4.7 Arealbruk og parkering

4.7.1 Arealbruk

Arealbruk, byens fysiske form og funksjonslokalisering, henger sammen med innbyggernes reisebehov og reisemiddelvalg. Dagens spredte bystruktur på Nord-Jæren, med lav fysisk og funksjonell tetthet, er blant annet et direkte resultat av mobilitetsøkningen muliggjort av at bilen ble allemannseie. Utviklingen med spredt bygde eneboliger og soneplanlagte næringsområder gir i dag et storbyområde som er vanskelig å betjene på en effektiv måte med kollektivtransport og som i liten grad innbyr til gåing eller sykling.

Som forutsetning for inngåelse av en bymiljøavtale har staten i Nasjonal Transportplan 2014–2023 stilt krav om at storbyområdene skal ha vedtatt eller vedtatt revidert en regional arealplan som er i tråd med nullvekstmålet. Gjeldende regionalplan har ikke blitt utviklet med nullvekstmålet som forutsetning og må dermed oppdateres.

Planen viderefører utviklingsmodellen fra tidligere fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, som gir grunnlag for en kollektivbasert utvikling. Imidlertid har det vært mye utbygging i perioden 2000 til 2014 som ikke er samordnet i tid med utviklingen av transportsystemet. Andelen boliger og sysselsatte som er lokalisert innenfor influensområdet til et senter, og/eller en hovedrute for kollektivtransport, har blitt redusert. For å bøte på konsekvensene av etablering av boliger, arbeidsplasser og besøksintensive virksomheter utenfor hovedrutene for kollektivtransport, er det opprettet et omfattende kollektivtilbud med mange ekstraruter. Resultatet er en ruteproduksjon som ligger høyt i europeisk sammenheng.

Det har også vært utfordringer med hensyn til arealutnyttelse. Det bygges dessuten fortsatt med for lav tetthet i områder med god tilgjengelighet. Store bilbaserte boligområder med lav tetthet er utviklet, og under utvikling, "i tråd med" gjeldende planverk. Noen soner i planens rekkefølge for utbygging av boligområder er heller ikke samordnet med forslag til Bypakke Nord-Jæren. Dette er noe av grunnlaget for at Rogaland fylkeskommune sendte forslag til

Regional planstrategi for 2017–2020 på høring i oktober 2015 med forslag om å oppdatere Regionalplan for Jæren. Anbefalingen begrunnes blant annet med behov for å sikre at planen er i tråd med nullvekstmålet. Forslaget har fått full oppslutning i høringsuttalelsene. Regional planstrategi ble vedtatt i fylkestinget 26. april 2016.

4.7.2 Parkering

Det er en direkte sammenheng mellom tilgang til rimelig eller gratis parkering og sannsynligheten for å bruke bil. Parkeringsrestriksjoner er et effektivt virkemiddel for å redusere bilbruk. For å nå nullvekstmålet må vi ta i bruk bilrestriktive tiltak, og spesielt parkering som virkemiddel, er forventet å være en motsats til statens investeringer. Parkering er valgt som en av to innsatsområder knyttet til arealbruk som skal måles innenfor bymiljøavtalene. I storbyområdet er tilrettelegging for parkering geografisk skjevfordelt. Dette er særlig problematisk når hovedvekten av regionens nye arbeidsplasser det siste tiåret kom på Forus/Lura, som har byområdets minst restriktive parkeringspolitikk.

Parkeringspolitikken i Regionalplan for Jæren er delvis operasjonalisert i kommuneplanene og mange områder har fått innskjerpet parkeringskrav. «Utvikling av en regional parkeringspolitikk» var en av oppfølgingsoppgavene vedtatt i den første fylkesdelplanen for langsiktig byutvikling på Jæren for 15 år siden. Det er videre bekreftet i gjeldende regionalplan at en regional samordning av parkeringspolitikken ansees å være en forutsetning for ønsket måloppnåelse. Arbeid med dette oppfølgingspunktet er ennå ikke påbegynt.

5. Status for tiltak Bypakke Nord–Jæren

Sykkelstamvegen og Bussveien er to viktige tiltak i Bypakke Nord–Jæren. Delstrekninger i disse prosjektene er allerede under utbygging. På Bussveiens nord–sør akse mellom Stavanger og Sandnes sentrum er enkelte delstrekninger ferdig bygget, og enkelte er under bygging. Disse strekningene er finansiert gjennom dagens bompengepakke, Nord–Jærenpakken og belønningsmidler. En delstrekning av Sykkelstamvegen bygges nå langs E39 i Stavanger gjennom Ryfastprosjektet.

Flere av prosjektene som er foreslått i Bypakke Nord–Jæren er under planlegging. Under vises en oversikt over planstatus på alle tiltak i bypakken:

Prosjekt	Planstatus	Forventet reguleringsplanvedtak
Vegprosjekter		
E39 Ålgård – Hove	Kommunedelplan vedtatt sommeren 2015, reguleringsplanarbeid i ferd med å starte opp	1. kv.2018
Fv. 505 Foss Eikeland – E39	Kommunedelplanarbeid pågår	4. kv. 2019
E39/rv. 44 Krysstiltak/vegutvidelse Stangeland	Reguleringsplanforslag er oversendt kommunen for videre behandling	2. kv. 2016
E39 Smiene – Harestad	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kv. 2017
E39 Harestadkrysset	Reguleringsplanvedtatt høsten 2015	
Transportkorridor vest		
Rv. 509 Sømmevågen – Sundekrossen	Reguleringsplan vedtatt våren 2016	
Fv. 409 Sundekrossen – Finnstadgeilen	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kv. 2017
Bussveien		
Utenriksterminalen – Risavika	Reguleringsplanarbeid startes opp januar 2017	2. kv. 2019
Rv 509 Tankveien – Sundekrossen	Reguleringsplan vedtatt	2. kv. 2016
Fv 375 Tananger ring	Reguleringsplanarbeid startes opp august 2016	1. kv. 2020
Fv 409 Sundekrossen – Kvernevik ring	Reguleringsplanarbeid pågår	2. kv. 2017
Fv 445 Kvernevik ring	Reguleringsplanarbeid startes opp september 2016	4. kv. 2019
Rv 509 Sundekrossen – Mosvannet	Reguleringsplanarbeid startes opp juni 2016	3. kv. 2019
Fv 509 Mosvannet – Hillevåg	Reguleringsplanarbeid startes opp april 2016	3. kv. 2018

Prosjekt	Planstatus	Forventet reguleringsplanvedtak
Fv 44 Stasjonsveien – Diagonalen	Reguleringsplanarbeid pågår	3. kv. 2017
Fv 44 Diagonalen–Gausel stasjon	Reguleringsplanforslag har vært ute på offentlig ettersyn	3. kv. 2016
Fv 44 Gausel stasjon–Hans og Grestestien	Reguleringsplanforslag har vært ute på offentlig ettersyn	1.kv. 2017
Stokkaveien – Ruten	Silingsrapport og planprogram skal til politisk behandling 2. kvartal 2016.	3. kv. 2018
Fv 332 Ruten – Vatnekrossen	Reguleringsplanarbeid startes opp april 2016	4. kv. 2019
Fv 350 Kollektivbroen – Åsenveien	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kv. 2017
Kv Lagerveien	Omregulering pga. nye krav. Reguleringsplanarbeid startes opp september 2016	2. kv 2019
Åsenveien – Sola sentrum	Reguleringsplanarbeid pågår	
Sola sentrum – Sola lufthavn	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Andre kollektivtrafikktiltak		
Rv. 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt	Deler av strekningen er ferdigregulert. For resten av strekningen er ikke reguleringsplan igangsatt	
E39 Solasplitten – Hinna – Schancheholen: Kollektivfelt	Mulighetsstudie som skal ligge til grunn for reguleringsplan er under utarbeidelse	
Fv. 44 Hillevåg – E39 Tjensvoll – fv. 402 UiS	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Fv. 402 UiS – E39 Diagonalen – fv. 44 Gauselvågen: Kollektivfelt og g/s	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	

Prosjekt	Planstatus	Forventet reguleringsplanvedtak
Fv. 330 Hoveveien Nord: Kollektivfelt	Reguleringsplanarbeid pågår	
Fv. 435 Buøy – Austbø: Kollektivfelt	Reguleringsplanarbeid er ikke igangsatt	
Sykelstamveg Stavanger–Sandnes		
E39 Schancheholen – Sørmarka	Reguleringsplanforslag til sluttbehandling	2. kv. 2016
E39 Sørmarka – Smeaheia	Reguleringsplan vedtatt 12.01.2015	–
E39 Smeaheia – Oalsgata	Reguleringsplanarbeid pågår	1. kv. 2017

Tabell 4.7.1 Planstatus prosjekt i Bypakke Nord-Jæren

6. Forutsetninger for handlingsprogram 2017–2020

Forslag til Bypakke Nord-Jæren er til sentral behandling i Samferdselsdepartementet. Det pågår en ekstern kvalitetssikring av bypakken, KS2, som er ventet slutført før sommeren 2016. Gjennomføring av handlingsprogram 2017 – 2020 forutsetter videre behandling og vedtak i Stortinget høsten 2016.

6.1 Nasjonale føringer

Staten har gitt føringer for Bypakke Nord-Jæren gjennom NTP 2014–2023 og brev fra SD, datert 2. juni 2014. Dette er nærmere omtalt i kapittel 2.

Transportetatene la 29. februar 2016 fram sitt grunnlagsdokument for NTP 2018–2029. Her foreslås bl.a. en klimastrategi med en utvidelse av nullvekstmålet. Transportetatene legger til grunn at det skal legges til rette for arealbruk som reduserer transportbehovet. Framkommeligheten skal bedres for personer og gods, og det skal tilbys klimavennlig mobilitet. Tiltak for kollektiv, gåing og sykling, og andre tiltak for å nå nullvekstmålet prioriteres høyt av transportetatene.

I transportetatenes grunnlagsdokument skisseres en rekke virkemidler for de fire største byregionene, deriblant Nord-Jæren. Et av virkemidlene er bymiljøavtalene som ble lansert i NTP 2014–2023. Avtalene innebærer gjensidig forpliktelse mellom stat, fylkeskommune og kommune for å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Det skal tas utgangspunkt i de eksisterende bypakkene, og valg av virkemidler tilpasses lokalt. Det er likevel noen klart definerte felles rammer for og krav til avtalene. Rammeverket for avtalene ble omtalt i NTP 2014–2023 og er ytterligere konkretisert i brev fra Samferdselsdepartementet 2. juni 2014.

Ved inngåelse av bymiljøavtale forplikter partene seg til å rapportere om den årlige utviklingen i personbiltrafikk, transportmiddelfordeling og CO₂-utslipp. Det skal også rapporteres på innsatsområdene arealbruk og parkering. Måloppnåelse må skje innen avtaleperiodens utløp, men trafikk-utviklingen skal følges år for år for å sikre at den går i riktig retning.

Reforhandlinger av første generasjons avtaler kan være aktuelt fra 2018, det vil si etter at Stortinget har behandlet NTP 2018–2029.

Interkommunale eller regionale areal- og transportplaner skal legges til grunn ved inngåelse av bymiljøavtale. For å følge opp arealdimensjonen i bymiljøavtalene i de fire største byområdene er byutviklingsavtaler lansert som et verktøy. En slik avtale kan forplikte partene til mer samordnet areal- og transportplanlegging. Byutviklingsavtaler er under utarbeidelse i regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og rammeverket for disse avtalene er på nåværende tidspunkt ikke kjent.

6.2 Bompengeselskap

Prosesen med å etablere regionale bomselskaper pågår i dialog med samferdselsdepartementet. Rogaland fylkeskommune samarbeider med Sogn og Fjordane, Hordaland, Vest- og Aust-Agder fylker om etablering av et regionalt selskap. Etableringen av selskapet forventes å skje innen rimelig tid før Bypakke Nord-Jæren er etablert. Bypakke Nord-Jæren vil være en av de første pakkene hhv. prosjekt som legges inn i det nye bomselskapet.

6.3 Finansiering

Under omtales finansiell status for Bypakke Nord-Jæren. Styringsgruppens ønske om å realisere tiltak tidlig i handlingsprogramperioden forutsetter låneopptak. Statlige bidrag til bypakkeprosjektene i handlingsprogramperioden er uavklart, og vil bli vurdert og fastsatt i bymiljøavtalen og i ny Nasjonal transportplan 2018–2029. Denne planen vedtas først i juni 2017. Bomstasjonene kan stå klar til innkreving årsskiftet 2017/2018, gitt at Stortinget vedtar bypakken høsten 2016. Bominntekter kan først påregnes i 2018.

6.3.1 Nasjonal transportplan 2014–2023

Følgende prosjekter i Bypakke Nord-Jæren er prioritert gjennom Nasjonal Transportplan (NTP) 2014–2023 og Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017:

- E39 Smiene – Harestad: 760 mill. kroner i statlige midler og 580 mill. kroner bompenger i perioden 2018–2023
- E39 Ålgård – Hove: 1 150 mill. kroner i statlige midler og 1 520 mill. kroner bompenger i perioden 2018–2023
- Sykkelstamvegen: 62 mill. kroner i statlige midler innenfor rammen til programområdetiltak i 2015

6.3.2 Forutsetninger i fylkestingets vedtak desember 2014.

Fylkestinget i Rogaland har i sitt vedtak av forslag til Bypakke Nord-Jæren datert 9. desember 2014 lagt fram følgende finansielle forutsetninger som må avklares i bymiljøavtaleforhandlingene.

- Bypakkens investeringsprofil skal sikre at om lag 70 prosent av bompengene brukes på kollektivtrafikktiltak, tiltak for sykkel og gange og ca. 30 prosent vil brukes til veibygging.

- Staten bidrar med minimum 50 prosent andel av investeringskostnadene i høyverdig kollektivinfrastruktur.
- Staten bidrar med minimum 50 prosent av økte driftskostnader ved etablering av Bussveien. Uten økte statlige bidrag vil det måtte vurderes bruk av bompenger til drift når høyverdig kollektivtilbud er etablert.
- Transportkorridor Vest inngår som en del av bymiljøpakken.
- Staten bidrar til finansiering av eget bussfelt på E39 på strekningen Schancheholen – Solasplitten.
- Staten bidrar med inntil 50 prosent av Sykkelstamvegen
- Økte statlige bidrag vil benyttes til reduksjon av bomsatsene.

6.3.3 Midler til planlegging, investeringer og drift sekretariat

En forutsetning for gjennomføring av handlingsprogrammet er at det avsettes nok ressurser til planlegging, bygging og koordinering av bypakkeprosjekt. Det er behov for plan- og prosjekteringsmidler til flere prosjekt samt felleskostnader og drift av sekretariat. Pr. i dag blir felleskostnader og drift sekretariat dekket av et spleiselag mellom partene.

6.4 Kapasitet planlegging, kompetanse og samhandling

Det kreves betydelig med ressurser til planlegging av de store prosjektene, men også planlegging av viktige programområdetiltak i byområdet vil kreve oppfølging fra alle parter. Kapasitetsutfordringer hos de ulike involverte partene er allerede varslet, og det meldes om tilsvarende utfordringer i konsulentmiljøet som leverer tjenester. Det er få tilbydere på oppdrag som nylig har vært konkurranseutsatt.

Administrativt må det jobbes videre med å finne konstruktive løsninger for effektiv samhandling. Det må sees nærmere på en best mulig arbeidsfordeling mellom sekretariat og administrasjon hos den enkelte part og i prosjektene. Grensesnitt mellom bypakkesekretariatet og kommune/fylke må optimaliseres og defineres.

Et sentralt tema for videre drøfting er kompetansebehov og kompetansefordeling. Bypakke Nord-Jæren omfatter et bredt spekter av aktiviteter, fra utbygging, planlegging, utredninger, porteføljestyring, økonomi og kommunikasjon osv.

Det er allerede igangsatt ulike samhandlingsgrupper som skal sikre effektive prosesser. Disse gruppene er spesielt rettet mot bedre samordning mellom areal og transport og effektive planprosesser på prosjektnivå.

God kommunikasjon både eksternt og internt er avgjørende for å sikre effektive prosesser i bypakken. En viktig forutsetning for god samhandling er felles forståelse av utfordringsbildet, behov for tiltak og forventede resultater.

7. Forslag til prioriteringer – Utbyggingsprosjekt 2017–2020

Basert på vedtatt forslag til Bypakke Nord-Jæren og prioriteringer i styringsgruppen, vil styringsgruppen i denne handlingsprogramperioden, prioritere utbygging av Sykkelstamvegen og Bussveien korridor 1 og 2. Styringsgruppen vurderer prosjektene som sentrale tiltak å øke framkommelighet for syklister og kollektivreisende. Tiltakene vil sikre tilgjengelighet til viktige målpunkt på Nord-Jæren og bidra til å overføre personbilreiser til buss og sykkel.

Utbygging av 38 nye bomstasjoner på Nord-Jæren foreslås startet opp så snart som mulig etter at regjeringen har lagt fram Bypakke Nord-Jæren.

Prioriteringer av oppstart på prosjekt utover dette må vurderes nærmere ved neste revisjon av handlingsprogram for bypakken, etter at ny NTP 2018 – 2029 er vedtatt i Stortinget.

Utbygging av bomstasjoner, Sykkelstamvegen og Bussveien forutsetter låneopptak. Det er pr. i dag usikkert når statlige bidrag vil kunne påregnes. En endelig finansieringsplan og behov for lån vil først kunne utarbeides etter at bymiljøavtale er inngått og ny NTP 2018 – 2029 er vedtatt.

7.1 Sykkelstamvegen

Det planlegges en sammenhengende høystandard sykkelstamveg langs E39 fra Stavanger til Sandnes, via Forus/Lura. Sykkelstamvegen skal være forbeholdt syklister. Den skal ha mest mulig kort/direkte trasè og gi trygg, sikker og rask transport.

Hovedmålet med Sykkelstamvegen er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, spesielt til arbeidsplassene i Forus/Lura-området.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

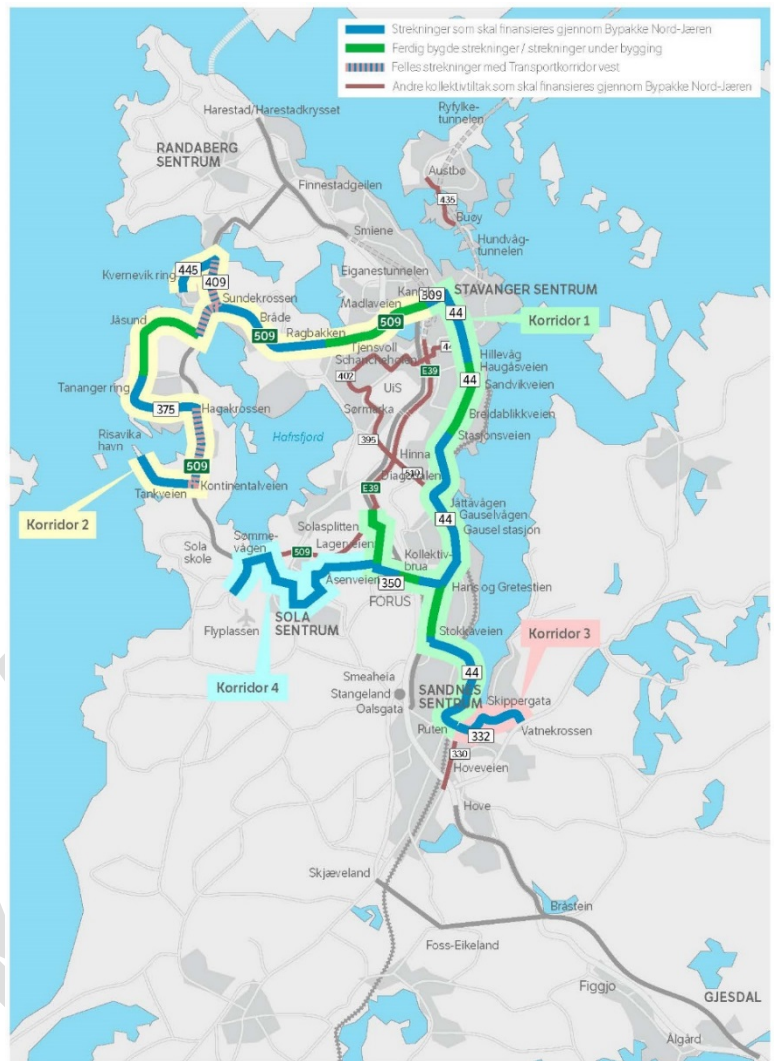


Illustrasjon: Multiconsult/Statens vegvesen

7.2 Bussveien

Bussveien er prosjektnavnet på et sammenhengende høykvalitets bussystem på Nord-Jæren. Prosjektet videreutvikler også sykkeltilbudet på flere av strekningene. Prosjektet består av 22 reguleringsplaner, og er delt i fire korridorer/akser:

1. Korridor 1 fra Stavanger sentrum til Sandnes sentrum med sidearm til Forus.
2. Korridor 2 fra Stavanger sentrum til Risavika i Sola kommune med sidearm til Kvernevik ring. Deler av traseen planlegges som en integrert del av Transportkorridor Vest.
3. Korridor 3 fra Sandnes sentrum til Vatnekrossen (byggstart etter 2020)
4. Korridor 4 Forus – Sola fra Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthavn Sola. (byggstart etter 2020)



Illustrasjon: Kart over de fire bussveikorridorene

Nummereringen av aksene angir også hvilken prioritert aksene har i planleggingen.

Busser som kjører i Bussveien skal ha full framkommelighet. Dette gir et høyverdig kollektivtilbud med sammenhengende kollektivtraseer som sikrer punktlighet, høy kapasitet og gir forutsigbarhet for byutvikling langs traseene. Traseene planlegges med gjennomgående tosidige løsninger for både syklende og gående.

Bussveien vil bli trafikkert av tre ulike busslinjer, hvor fylkestinget har lagt til grunn at Bussveilinje A og B vil bli elektrifisert ved bruk av kjøreledning og trolleybuss.

7.2.1 Korridor 1

Korridor nord-sør er i underkant av 20 kilometer lang, og går fra Mosvannet i Stavanger kommune via Stavanger sentrum til Sandnes sentrum med sidearm til Forus. Korridoren planlegges og prosjekteres på en måte som muliggjør framtidig konvertering til bybane i tråd med vedtak i NTP 2014 – 2023. Fylkestinget har vedtatt at denne korridoren skal betjenes med trolleybuss.

Bussveien vil i aksen i hovedsak gå som midtstilt løsning. Bussveien følger stort sett fylkesveg 44, men i Jåttåvågen vil Bussveien føres gjennom byutviklingsområdet som får over 2000 nye boliger og 10 000 nye arbeidsplasser for å sikre et høyverdig kollektivtilbud. Mellom Kvadrat (Stokkaveien) og Sandnes sentrum har Sandnes kommune i kommuneplan for Sandnes valgt «Fjordalternativet». Silingsrapport med anbefaling til endelig trasevalg og planprogram ble oversendt Sandnes kommune i april 2016.

Planlagt åpning for hele aksen er i løpet av 2021. Aksene planlegges, prosjekteres og bygges av Statens vegvesen

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.



Illustrasjon: Rogaland fylkeskommune

7.2.2 Korridor 2

Korridor øst–vest er i overkant av 22 kilometer lang, og går fra Mosvannet i Stavanger kommune til Risavika i Sola kommune med sidearm til Kvernevik ring. Fram til høsten 2015 ble det planlagt sidestilt kollektivfelt på den delen av strekningen som ligger i Stavanger kommune. Basert på anbefalinger fra Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune vedtok formannskapet i Stavanger våren 2016 å legge til grunn parallelført eller midtstilt bussvei på rv. 509 fra Sundekrossen til Mosvannet. Det ble samtidig vedtatt parallelført bussvei fra Mosvannet til Stavanger sentrum.

Aksen følger i hovedsak rv. 509, men vil over Jåsund og gjennom Tananger i Sola kommune følge fv. 375. Der Bussveien følger rv. 509 mellom Sundekrossen og Risavika, vil den inngå i Transportkorridor vest med tungbilfelt tillatt for buss og tunge kjøretøy. Fylkestinget har vedtatt at denne korridoren skal betjenes med trolleybuss.

Traseen vil stå ferdig i løpet av sommeren 2023. Aksen planlegges, prosjekteres og bygges av Statens vegvesen.

7.2.3 Korridor 3

Akse Sandnes øst er i underkant av 3 kilometer lang, og går fra Sandnes sentrum til Vatnekrossen. Aksen planlegges og prosjekteres på en måte som muliggjør framtidig konvertering til bybane i tråd med vedtak i NTP 2014 – 2023. Fylkestinget har vedtatt at denne korridoren skal betjenes med trolleybuss. Sandnes kommune har i kommunedelplan for Skippergata vedtatt at Bussveien skal gå i Skippergata fv. 332.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

7.2.4 Korridor 4

Akse Forus – Sola er i overkant av 6 kilometer lang, og går fra Forus via Sola sentrum til Stavanger lufthavn Sola. Akse Forus – Sola skal ikke elektrifiseres ved bruk av kjøreledning og trolleybuss. Det er startet opp planleggingen av aksene av Sola kommune og Rogaland fylkeskommune.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

7.3 Bomstasjoner Bypakke Nord–Jæren

I forbindelse med gjennomføring av Bypakke Nord–Jæren skal det etableres 38 nye bomstasjoner i kommunene Stavanger, Sandnes og Sola. Bomringene skal plasseres som

tette ringer rundt viktig reisemål på Nord Jæren der det er, eller skal bygges ut gode transportalternativ til privatbil. I prosjektet skal også 22 eksisterende bomstasjoner rives.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

8. Forslag til prioriteringer – planleggingsprosjekt 2017–2020

Styringsgruppen ønsker å holde framdrift i de planprosesser som pågår. I tillegg foreslås oppstart av planlegging av tre større kollektivtiltak:

Planlegging 2017–2020	Planstatus
Transportkorridor Vest	Planlegging pågår
E39 Hove – Ålgård	Planlegging pågår
Bussveien Ruten – Vatnekrossen	Planlegging pågår
Bussveien Forus – Stavanger lufthavn Sola	Planlegging pågår
E39 Smiene – Harestad	Planlegging pågår
Fv. 330 Hoveveien Nord: Kollektivfelt	Planlegging pågår
Fv. 505 Foss–Eikeland – E39 Bråstein	Planlegging pågår
Kollektivtiltak Hillevåg– SUS – Tjensvoll – UiS– Diagonalen – Gauselvågen	Foreslås startet opp*
Kollektivfelt E39 Schancheholen – Solasplitten	Foreslås startet opp*
Rv 509 Solasplitten: Kollektiv–/ tungbilfelt	Foreslås startet opp*

*Planbehov og plannivå må vurderes nærmere utfra porteføljestyringsprinsippene

Tabell 7.3.1 Planleggingsprosjekt 2017–2020

8.1 Transportkorridor Vest

Planarbeidene er delt i regulering av rv. 509 Tanangervegen og Revheimsvegen mellom Sør–Tjora i Sola kommune og inngangen til Sunde i Stavanger kommune og fv. 409 fra Sundekrossen til Finnestad ved E39 i Randaberg kommune. Dagens veg på strekningen er en tofelts veg.

Vegen er en viktig forbindelse for næringstrafikken fra Sømmevågen og flyplassen, til Risavika og nordover til E39 og Dusavika. Det er mye kø på strekningen, både i morgen– og ettermiddagsrushet. Dette hindrer framkommelighet for både busser, næringstransport og

andre kjørende. Det er bestemt at deler av strekningen på rv. 509 skal inneholde et pilotprosjekt for tungbilfelt, som skal bidra til å øke framkommeligheten for tynge kjøretøy. Strekningen for tungbilfeltet går fra Sømmevågen til fv. 375 Kvernevik Ring (sør). Tungbilfeltet vil her også bli benyttet av busser.

Strekningen Risavika havn – Sundekrossen – Kvernevik ring er en del av Bussveien.

Hovedmålet for prosjektet er å gi bedre kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og næringstrafikk, bedre trafiksikkerheten og støyforholdene i nærmiljøet rundt lokale fasiliteter i området. I tillegg skal det legges til rette for god framkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende langs strekningen.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

8.2 E39 Hove – Ålgård

E39 Ålgård–Hove består av ca. 14 km ny 4-felts motorveg fra Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune.

Målet for utbyggingen er en trafiksikker hovedveg med god framkommelighet for alle trafikantgrupper.

Dagens veg har dårlig standard, stor trafikk, mange kryss, blandet trafikk og er et sårbart trafikksystem med lav framkommelig og høy ulykkesfrekvens. Trafikken gir stor belastning på nærmiljø.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

8.3 E39 Smiene – Harestad

E39 Smiene – Harestad omfatter en cirka 4,5 km lang vegstrekning mellom Smiene i Stavanger kommune til Harestad i Randaberg kommune. Strekingen har en viktig funksjon som del av vegen mellom Trondheim og Stavanger, og er en viktig transportåre lokalt på Nord-Jæren.

Dagens veg er har dårlig standard med ujevn kurvatur, flere uoversiktlige kryss og avkjørslar. Strekingen har tidvis fremkommelighetsproblemer, er ulykkesutsatt og har et mangelfullt tilbud for gående og syklende. Prosjektet omfatter en utvidelse av E39 fra to til fire felt, tilbud til gående og syklende, etablering av en miljøkulvert og planskilte kryss på strekingen.

Hovedmålet med prosjektet er å sikre en god og trafikksikker kyststamveg med enhetlig standard, som også sikrer lokal trafikk god fremkommelighet. Prosjektet skal løse transportbehovet for alle trafikantergrupper.



Illustrasjon: Statens vegvesen

8.4 Fv. 330 Hoveveien: Kollektivfelt

Tiltaket skal legge til rette for å utvide dagens vei med tosidig kollektivfelt, tosidig sykkelfelt og tosidig fortau. Formålet med planen er å bedre fremkommeligheten for kollektivtransport, syklister og fotgjengere, samt øke trafikksikkerheten på strekingen. Prosjektet går fra ny rundkjøring på Hove til og med kryss med Vågsgjerdveien i Sandnes sentrum. Lengden på prosjektet er på 1,8 km.

8.5 Fv. 505 Foss–Eikeland – E39 Bråstein

Ny vegforbindelse fra fv. 505 på Foss Eikeland til E39 på Bråstein, er andre og siste delstrekning av Tverrforbindelsen mellom rv. 44 og E39. Første delstrekning, mellom rv. 44 på Skjæveland og fv. 505 på Foss Eikeland, ferdigstilles noen år før andre delstrekning. Tverrforbindelsen mellom fv. 505 og E39 har en lengde på ca. 4 km.

Prosjektet vil i vest koble seg til første delstrekning ved fv. 505 i området Vagle/ Foss Eikeland. I øst skal prosjektet koble seg til nytt toplanskryss som kommer på Bråstein med vegprosjektet E39 Ålgård – Hove.

Tverrforbindelsen har som mål å gi en god forbindelse mellom E39 og tettsteder i Klepp, Time og sør i Sandnes, samt at den skal gi en særlig effektiv forbindelse mellom Ganddal godsterminal og målpunkt sørover langs E39. Vegprosjektet skal også sikre gode løsninger for gående og syklende i denne øst-vest-forbindelsen.

8.6 Kollektivtiltak Hillevåg– SUS – Tjensvoll – UiS–Diagonalen – Gauselvågen

Helsedepartementet la i januar 2016 fram at nytt Stavanger universitetssjukehus (SUS) ønskes bygd på Ullandhaug. Reguleringsplan skal nå utarbeides, og første utbyggingstrinn skal stå klar i 2023. Det er viktig å få fram konsekvensene av ny lokalisering av SUS som blir et nytt viktig målpunkt på Nord-Jæren. Stavanger og Sola kommune jobber med en områdeplan for Ullandhaug der det tas høyde for nytt sykehus. Det er krav om egen detaljreguleringsplan for SUS. Det er igangsatt et arbeid med å vurdere de trafikale konsekvensene av ny lokalisering. Arbeidet må identifisere behov for infrastrukturtiltak. I tillegg er det igangsatt et arbeid for å se på konsekvenser for økt trafikal belastning i Granneskrysset på E39.

Oppstart av planarbeid på hele eller deler av strekningen Hillevåg– SUS – Tjensvoll – UiS–Diagonalen – Gauselvågen må vurderes i handlingsprogramperioden. Planbehov for hele eller deler av strekningen må kartlegges og prioriteres.

8.7 E39 Schancheholen – Solasplitten: kollektivfelt

Det skal etableres kollektivfelt på E39 Motorvegen mellom Schancheholen og Forus (Solasplitten) for å bedre framkommeligheten for buss og dermed øke attraktiviteten for busser som reisemiddelvalg på arbeidsreiser.

Det er utarbeidet en mulighetsstudie som har vurdert alternative løsninger for kollektivfelt. Rapporten gir en anbefaling om sidestilte kollektivfelt med omstigningsmulighet i Granneskrysset, for å sikre gode koblinger til kollektivtilbud som betjener bl.a. Diagonalen.

Rapporten er ferdigstilt, men ikke kvalitetssikret eksternt hos kommune og fylkeskommune.

Det forventes en avklaring om videre prosess (orienteringssak til KBU/Bystyret, oppstart av regulering) mot slutten av 1. kvartal 2016.

8.8 Rv. 509 Solasplitten: Kollektiv-/tungbilfelt

Solasplitten ble åpnet i 2012. Vegprosjektet ble bygget som tofeltsveg, men deler av strekningen ble tilrettelagt for utvidelse til fire felt for fase to. Nytt tiltak innebærer en utvidelse av Solasplitten med to ekstra felt reservert til bruk for tungbil- og kollektivtrafikk.

Tiltaket er delvis ferdig regulert i gjeldende reguleringsplan for Solasplitten. Imidlertid kreves ny regulering og stor ombygging av kryss ved Forus i øst. Nytt tunnellop må også prosjekteres og bygges gjennom Åsnuten.

Målet med tiltaket er å tilrettelegge for bedre trafikkflyt og forutsigbarhet for gods- og kollektivtrafikk på en viktig gods- og kollektivtrasé mellom E39 på Forus og Sola lufthavn/ Risavika havn. Tiltaket skal ivareta hovedvegfunksjonen og gi bedre kapasitet for næringstransport og ekspressbussruter. Oppgraderingen ses i sammenheng med Transportkorridor Vest.

9. Forslag til prioriteringer – programområder

I tillegg til de store prosjektene i Bypakke Nord-Jæren, er det foreslått midler til programområdene sykkel, andre kollektivtiltak, gåing, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Prioritering og tidlig realisering av mindre prosjekt innenfor programområdene anses som avgjørende for nå målene som er satt i bypakken.

Styringsgruppen etablerte allerede høsten 2015 faggruppene sykkel og gange, i tillegg ble det igangsatt et arbeid med å foreslå trafikksikkerhetstiltak i handlingsprogramperioden.

Faggruppene har prioritert å identifisere aktuelle mindre tiltak som skal gi måloppnåelse og som kan realiseres i 2017. Faggruppene vil i 2016 fokusere på å jobbe videre med kriterier for prioriteringer og analysearbeid som skal gi svar på hvilke strekninger og tiltak som skal prioriteres basert på prioriteringskriterier.

Under omtales prioritering av tiltak i 2017, samt forslag til viktige prioriteringer av aktiviteter i handlingsprogramperioden.

9.1 Sykkeltiltak

I handlingsprogramperioden foreslås foreløpig mindre tiltak i 2017 på dagens sykkelvegnett som skal gi økt fremkommelighet, trafiksikkerhet og komfort. De utvalgte strekningene har mange arbeidsreiser på sykkel, og her vil dagens sykkelløsning i stor grad bestå i en del år fremover. Målet har derfor vært å gjøre forbedringer innenfor den rammen.

Dagens situasjon og planlagte analyser i 2016, sammen med ferdige prioriteringskriterier, skal gi grunnlag for anbefalt prosjektprioritering til første rullering av handlingsprogrammet.

Det foreligger et forslag til en sykkelstrategi for Nord-Jæren, der prioritering av tiltak også omtales. Kriteriene baseres på målene i bypakken, som omhandler nullvekst i personbiltransport, økt fremkommelighet og vekst i sykkeltrafikken.

Tiltak som foreslås i 2017 er:

- Utbedringstiltak langs de tre utvalgte strekningene
- Bedre forholdene for syklende i sentrumsområdene, jfr. Regionalplan Jæren 2013–2040 sin definisjon av hoved- og kommunesenter
- Forprosjekt som skal gi svar på om bruer kan vindskjermes for syklende
- Bedre skilting og merking av dagens hovedsykkelnett



Figur 9.1.1 De 3 utvalgte strekningene for mindre utbedringstiltak på dagens hovedsykkelnett

Forslag tiltak i 2017	Kostnad
Sola – Tananger – Randaberg	700 000
Hundvåg	50 000
Møllebukta – Forus – Lura	2 200 000
Tiltak i sentrum	10 000 000
Skilting og merking av hovedruter	150 000
Forprosjekt vindskjerming av bruer	250 000
Uforutsett	1 000 000
SUM	14 350 000

Tabell 9.1.1 Prioritering programområde sykkel i 2017

9.1.1 Sentrum

Internasjonale erfaringer viser at potensialet for sykling er størst når avstanden mellom bosted og målpunkt er relativt kort (<5km). Derfor vil sentrumsområdene prioriteres høyt for å gjennomføre tiltak som har god måloppnåelse.

Det skal prioriteres å finne gode sykkelløsninger til, fra og gjennom sentrumsområdene på Nord-Jæren. Blant annet foreslås å prioritere syklistene i gater med lite biltrafikk. Tiltak som dette er enkle og kan også være aktuelt i andre sentrumsgater i byområdet. Resultatet av arbeidene med sentrum skal bli konkrete tiltak og det skal belyse behov for nye reguleringsplaner.

Satsingen på bedre tilrettelegging for sykkel som transportform har langt på vei begynt å materialisere seg i et godt plangrunnlag. Det foreligger vedtatte reguleringsplaner i flere av kommunene. I tillegg er flere større sykkeltiltak under regulering og prosjektering. Disse tiltakene vil prioriteres ved neste revisjon av handlingsprogrammet.

9.1.2 Sykkeltiltak utover sekkeposten for programområde sykkel

I tillegg til tiltakene som inngår i programområde sykkel, blir det bygget andre prosjekt hvor gode sykkelløsninger er en del av prosjektet. Bussveien bygger 50 km av hovednettet for sykkel, som utgjør en femtedel av totalen. Transportkorridor Vest skal bygges med både høystandard sykkelfelt og sykkelveg med fortau langs hovednettet for sykkel. Ser vi sykkelsatsningen i lys av disse, i tillegg til Sykkelstamveien, vil hovednettet for sykkel få betydelig flere kilometer med hevet standard tidlig i handlingsprogramperioden.

9.2 Tiltak for gående

For å oppnå Bypakke Nord-Jæren sitt mål om nullvekst i personbiltrafikken må gange, sammen med sykkel og kollektiv, være en tidseffektiv, trygg og attraktiv transportform. Det foreslås å starte opp arbeid med å utvikle en gåstrategi der følgende tema tas opp:

- Kartlegging av infrastruktur for gående
- Definere standard for ulike typer gangforbindelser
- Prioritere etablering, utbygging og utbedring av gangforbindelser 2017–2032

Per i dag foreligger det ikke et grunnlag for prioriteringer for perioden 2017 – 2020. Til dette trengs et sett kriterier som må ses i sammenheng med måloppnåelse. Det foreligger heller ikke grunnlag for å velge prosjekter. Til dette trengs en kartlegging av status og behov. Målsetning er å konkludere et sett prioriteringskriterier i løpet av 2016.

I denne omgang foreslås det mindre tiltak til handlingsprogrammet som bygger på felles forståelse og vurdering av hvilke tiltak som er viktige og mulige å bygge i 2017. Det er i tillegg foreslått noen tiltak for perioden 2018–2020. Prioriteringene rettes inn mot følgende områder:

- Hverdagsgåing
- Senterområdene, holdeplassene og barneskolene

1. Oppgradering av gangfelt, siktutbedring – barneskoler: 14.000.000 kroner
2. Tellepunkter – sentrum, friområder: 8.000.000 kroner
3. Gjennomføringsklart tiltak i Stavanger sentrum: 2.250.000 kroner

Andre aktuelle tiltak skal avklares i løpet av 2016.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

9.3 Kollektivtiltak

I kollektivprosjekter som ikke er spesifisert i forslag til Bypakke Nord-Jæren, vil det være behov for et særskilt fokus på bybussnettverket i sentrale deler av Stavanger kommune og i noen grad i Sandnes kommune. Arbeidet med å kartlegge behov for andre viktige kollektivtiltak utover Bussveien er ikke påbegynt, men foreslås startet opp i 2016. Denne kartleggingen kan føre til behov for omprioriteringer ved neste revisjon av handlingsprogrammet.

Finansiering av drift av kollektivtransport trenger en langsiktig avklaring. Økningen i rutetilbudet som allerede igangsettes fra sommer 2016 av må søkes finansiert i et spleiselag mellom fylkeskommunen og midler fra enten belønningsordningen eller ved bruk av bompenger. Ved eventuell bruk av bompenger stilles det en rekke krav til dokumentasjon i saker hvor man legger opp til å bruke bompenger til drift av kollektivtransport.

Fra januar 2016 er det introdusert et nytt sone- og takstsystem for kollektivtrafikken på Nord-Jæren. Nord-Jæren fungerer som en sone, buss, båt og tog inngår i et felles billettsystem og det tilbys til dels svært gunstige billettpriser.

9.4 Trafikksikkerhetstiltak

I forslag til Bypakke Nord-Jæren er følgende føringer gitt for programområdet trafikksikkerhet:

«Programområde trafikksikkerhet skal bidra til å nå nasjonale målsetninger nedfelt i gjeldende nasjonale transportplaner. Innenfor programområde Trafikksikkerhet prioriteres gående og syklende. Tiltak for økt trafikksikkerhet prioriteres i henhold til kartlegging av ulykkessituasjonen, hvorvidt tiltaket kan bidra til økt trygghet for gående og syklende, videre ut fra tiltakets omfang og nytte. Tiltak for økt trafikksikkerhet som utløses av nye infrastrukturprosjekt inngår ikke i programområdet.»

9.4.1 Ulykkessituasjon

I perioden 2006-2015 har det skjedd 182 trafikkulykker med alvorlig konsekvens i Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. I de 182 trafikkulykkene ble 31 drept og 164 alvorlig skadet.

Trafikkulykkene fordeler seg relativt likt på trafikantgrupper fotgjenger, sykkel, mc og bil. Omtrent 75 prosent av de alvorlige trafikkulykkene skjedde på riks- og fylkesvei.

9.4.2 Prioriteringer

Basert på en kartlegging av aktuelle trafikksikkerhetsprosjekt på Nord-Jæren er det foretatt en vurdering av hvilke tiltak som foreslås prioritert i handlingsprogramperioden. Nyttige tiltak med lav kostnad vil bli prioritert tidlig i perioden.

Totalt er det foreslått 18 tiltak. Totalkostnad på tiltakene er beregnet til 215,5 millioner. Det er i forslaget foreslått å bruke 7 millioner i 2017. Flere prosjekter trenger forprosjekt/prosjektering/regulering før de kan bygges. Det foreslås å starte prosjekteringsarbeidet i 2017 slik at en del av prosjektene kan bygges i 2018.

Se prosjektark vedlagt for flere opplysninger.

9.4.3 Tilfartskontroll og variable fartsgrenser E39

Tilfartskontroll og variable fartsgrenser foreslås som viktige trafikksikkerhetstiltak. Tiltakene vil redusere risiko for ulykker som følge av påkjøring bakfra. I tillegg vil tiltakene medføre økt framkommelighet og forutsigbarhet på E39, samt bidra til overføring fra bil til miljøvennlige transportformer i storbyområdet.

Tilfartskontroll gir en høyere prioritering av trafikk som kommer fra områder utenfor sentrumsnære strøk, der kollektivtilbud og sykkelmulighetene normalt er dårligere enn nærere sentrum. Motsatt vil sentrumsnær trafikk bli prioritert lavere ved å sette opp tilfartskontroll. De med bedre sykkel- og kollektivtilbud får dermed noe lengre reisetid med bil på korte reiser. Tilfartskontroll er dermed med på å dreie konkurranseforholdet til fordel for miljøvennlige transportformer i sentrumsnære strøk, noe som er i tråd med de målsetningene for bypakken.

9.5 Miljøtiltak – støy og lokal luftkvalitet

Det må startes opp et arbeid for å kartlegge behov for tiltak som kan bedre bymiljøet med tanke på støy og luftforurensing. Mål om nullvekst vil i seg selv gi god effekt og vil gi et bedre bymiljø. Det er likevel behov for å se nærmere på andre tiltak som vil bedre støyforhold og luftkvalitet i byområdet.

10. Øvrige innsatsområder

10.1 Kommunikasjon

Det er en viktig oppgave å informere om arbeidet som pågår i Bypakke Nord-Jæren. Innbyggerne i de fire kommunene på Nord-Jæren er en viktig målgruppe, for at de skal vite hva bypakken er, hvilke prosjekter de får i bypakken, og hva det betyr for de i hverdagen. en egen nettside for Bypakke Nord-Jæren er første skritt for å informere.

Det er behov for å samarbeide med andre parter som jobber for å oppnå de samme målene som Bypakke Nord-Jæren. Et samarbeid mellom bypakkesekretariatet og bl.a. mobilitetsgruppen i Rogaland fylkeskommune, Sykkelløftet og mobilitetsprosjektet Hjem-jobb-hjem er viktig å få etablert i 2016.

Arbeidsoppgaver og innsatsområder endrer seg i takt med behov og ønsker fra styringsgruppen.

10.2 Mobilitetsarbeid

Mobilitetsarbeidet på Nord-Jæren er fra januar 2016 av organisert som et Mobilitetsprosjekt der flere aktører (kommunene, fylkeskommune, Kolumbus, Statens vegvesen med flere) jobber mot samme mål i arbeidet med grønn mobilitet. Ved å samordne tiltakene og kommunisere budskapet mer samlet vil effekten av tiltakene og ressursbruken bli sterkere. Det er i tillegg behov for å finne de gode «verktøyene» for mobilitetspåvirkning i vår region.

Med utgangspunkt i Belønningsordningen for bedre transport i byområdene utvikles det et opplegg og en organisering av arbeidet med mobilitetspåvirkning. Det fokuseres i første omgang på arbeidsreiser. Kolumbus og Bysykkelen har forut for etableringen av Mobilitetsprosjektet utviklet et konsept rettet mot bedrifter og arbeidsreiser. Konseptet fikk merkenavnet HjemJobbHjem. De foreløpige erfaringene med konseptet var gode og det var naturlig å bygge videre på dette arbeidet og ha fokus på arbeidsreiser i første omgang. Alle tiltak rettet mot arbeidsreiser som gjennomføres som en del av prosjektet vil nå bli koblet opp mot merkenavnet HjemJobbHjem.

På et senere tidspunkt kan det være aktuelt å se på andre typer reiser. Erfaringene, ideene samt materiell som utvikles gjennom dette arbeidet, skal i så stor grad som mulig stilles til disposisjon for andre som vil arbeide med grønn mobilitet. Slik kan resultatene av arbeidet komme til anvendelse i andre deler av fylket og eventuelt i landet forøvrig.

Gjennomføring av tiltak og ordninger som utvikles og finansieres med belønningsmidler gjelder kun i kommunene Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg. Tiltak som har effekt på transportmønsteret inn og ut av de aktuelle kommunene vil imidlertid også kunne være aktuelle.

Styringsgruppen i mobilitetsprosjektet skal arbeide for å fremme grønn mobilitet gjennom mobilitetspåvirkning ved å:

1. Etablere og videreutvikle et hensiktsmessig nettverk og en organisering av arbeidet med mobilitetstiltak
2. Utarbeide, samt løpende videreutvikle og kommunisere, gode verktøy og løsninger for mobilitetspåvirkning
3. Drive frem mobilitetsprosjekt som skal være eksempler og case for de gode løsningene knyttet til mobilitetspåvirkning

10.3 Drift sekretariat Bypakke Nord-Jæren

Behov for utvidelse av sekretariatet må vurderes nærmere. Som omtalt i kapittel 6.4, er det behov for en gjennomgang av kapasitet- og kompetansebehov totalt sett mellom partene. Hva som skal ligge til de ulike administrasjonene og hva som inngår i sekretariatets oppgaveportefølje må vurderes nærmere. Årlige budsjett behandles i styringsgruppen.

11. Forventet måloppnåelse av handlingsprogram 2017–2020

I dette kapitlet gis det en vurdering av hvordan større prosjekt, rammer til investeringer i veg og kollektivtrafikk og midler til styrket kollektivtilbud er forventet å bidra til å oppnå vedtatte mål for Bypakke Nord-Jæren i handlingsprogramperioden. Det vises også til omtalen av de enkelte tiltakene i kapittel 7 og i prosjektark.

I forslag til Bypakke Nord-Jæren er det lagt opp til en miljøvennlig profil ved at 70 prosent av bompengene går til kollektiv, sykkel og gange og 30 prosent går til vegtiltak. Styringsgruppen har videre prioritert Sykkelstamvegen og Bussveien som de viktigste prosjektene å få realisert.

11.1 Nullvekst i personbiltrafikken i byområdet på Nord-Jæren

I Handlingsprogram 2017–2020 er det mål om å ta veksten i persontransport med kollektivtransport, sykling og gåing. I beregningene av inntektene fra bomringen er det forutsatt nullvekst i antall passeringer med personbil i årene fremover. Prioritering av tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling i Handlingsprogram 2017–2020 bidrar til å nå dette målet fremover. Prosjektene Sykkelstamvegen og Bussveien vil begge sikre et konkurransedyktig alternativ til personbilen, og vil kunne bidra til endrede reisevaner.

Arbeidet med å fullføre hovednett for sykkel og gåing på Nord-Jæren vil også være et viktig satsingsområde i denne handlingsprogramperioden. Dette er tiltak som forventes å bidra til økte gang- og sykkelandeler. I tillegg legges det vekt på å få til gode løsninger som gjør det mer attraktivt å gå og sykle som en del av alle store veg- og kollektivprosjekter som planlegges. En viktig oppgave for Bypakke Nord-Jæren er å få oversikt over målkonflikter. Det må bl.a. sees videre på å utrede mulige konsekvenser av vegprosjekter som øker kapasiteten for personbilene i byområdene, og samtidig vurdere om nye utbyggingsområder/viktige målpunkt på Nord-Jæren vil bygge opp under nullvekstmålet. Det kan vise seg å være behov for mottiltak for å nå nullvekstmålet, som f.eks. prising, differensiering og restriksjoner.

Andre forhold som vil påvirke måloppnåelsen er areal- og parkeringspolitikk, mobilitetsplanlegging og økonomisk- og teknologisk utvikling. Innholdet i nye avtaler om belønningsmidler, bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler vil innvirke på måloppnåelsen og regionen har her en viktig oppgave foran seg.

11.2 God framkommelighet for alle trafikantgrupper, der hovedvekten er på kollektiv, sykkel, gange og næringstransport

Tiltakene som prioriteres i handlingsprogrammet er ventet å bidra til bedre framkommelighet for prioriterte trafikantgrupper. Det settes av midler til framkommelighetstiltak for buss og sykkel. Bussveien bidrar til bedre punktlighet og færre strekninger med redusert hastighet. Framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende bedres spesielt der det gjøres tiltak. I handlingsprogramperioden gjelder dette spesielt Sykkelstamvegen og Bussveien.

I tillegg til de store prosjektene er det avgjørende å få realisert viktige tiltak på de ulike programområdetiltakene for å bedre framkommeligheten i byområdet.